PUISSANCE DU CANADA

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

CINQUIÈME SESSION DE LA TREIZIÈME LÉGISLATURE

11-12 GEORGE V, 1921

EN CINQ VOLUMES

Volume I : Pages 1-1022
Volume II : Pages 1023-2072
Volume III : 2073-3056
Volume IV : Pages 3057-4100
Volume V : Pages 4101-4652

VOLUME CXLVII

DU DIX-SEPTIÈME JOUR DE MARS AU DOUZIÈME JOUR D'AVRIL 1921

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

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1921

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur.

Jeudi, 17 mars 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

COMITÉ DES PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

M. STEELE dépose le premier rapport du comité permanent des projets de loi d'intérêt privé.

DÉPÔT DE RAPPORTS

Par le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1° Rapport sur la réorganisation du service de l'imprimerie et de la papeterie.

2° Rapport supplémentaire sur la situation du service de l'imprimerie et de la papeterie.

DÉMISSION DE SIR HERBERT AMES

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que j'ai reçu de sir Herbert B. Ames sa lettre de démission de représentant de la circonscription électorale de Saint-Antoine de Montréal. J'ai en conséquence mandé au directeur général des élection de lancer une lettre de convocation aux électeurs de ladite circonscription.

QUESTIONS

Les questions auxquelles la réponse est donnée de vive voix sont indiquées par un astérisque.

COMMANDES GRECQUES ET ROUMAINES

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Le Gouvernement a-t-il payé certaines sommes d'argent à la Dominion Canners Company, pour les produits achetés de la compagnie et destinés à la Grèce ou à la Roumanie?

2. Dans l'affirmative. (a) combien; (b) quand; (c) et quelle était la nature de ces produits?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'industrie):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

AGENTS DE COMMERCE DU CANADA AUX ETATS-UNIS.

M. BUCHANAN demande:

1. A-t-on proposé au Gouvernement de nommer des agents de commerce en différentes parties des Etats-Unis, pour accentuer le commerce d'exportation avec ce pays.

2. Dans l'affirmative le Gouvernement se propose-t-il de favoriser ce projet?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1 et 2. Avant la guerre, nous avions projeté d'établir un plus grand nombre d'agences commerciales, mais la réalisation en a été différée à cause de la guerre. La question a été reprise depuis et le département s'en occupe. Dès qu'une décision finale aura été prise, nous ferons connaître l'intention du Gouvernement.

CIRCULATION DU PAPIER-MONNAIE FEDERAL

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Quelle était la circulation du papier-monnaie fédéral le 31 mars 1914?

2. Quelle est-elle aujourd'hui?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. $117,795,718.53.

2. Février 28, 1921, $290,194,519.92. De ce total $137,115,075 sont imputables aux garanties approuvées en vertu des dispositions de la loi de finances.

LE CREDIT A LA BELGIQUE

M. PACAUD demande:

1. Le crédit de $25,000,000 accordé à la Belgique en mars 1919, est-il encore en vigueur?

2. Sinon, à la demande de qui et pourquoi a-t-il été révoqué?

3. Le Gouvernement sait-il que le gouvernement belge serait heureux d'utiliser ce crédit à l'achat de blé canadien?

4. Dans l'affirmative, le gouvernement du Canada se propose-t-il de renouveler ce crédit?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Non.

2. D'après la convention du 21 mars 1919, les achats devaient être faits avant le 31 décembre 1919, la partie du crédit qui n'aurait pas été utilisée à cette date devant être annulée.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 3.

M. W. N. TILLEY, C.R.

M. BROUILLARD demande:

1. Qui a proposé M. W. N. Tilley, C.R., comme conseil dans l'intérêt de l'Etat dans les procédures d'arbitrage engagées entre le Dominion et la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc?

2. Quelle est le chiffre de ses honoraires?

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice):

1. Les services de M. Tilley ont été retenus sous la responsabilité du Gouvernement.

2. Honoraire, $10,000; $400 par jour pour ses services hors de Toronto; $100 par jour pour ses services à Toronto même.

M. E. F. NEWCOMBE

M. BROUILLARD demande:

1. M. E. F. Newcombe, avocat d'Ottawa, est-il à l'emploi du gouvernement canadien dans les procédures d'arbitrage entre le Canada et le chemin de fer du Grand-Tronc?

2. Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions, et qui l'a proposé au choix du Gouvernement?

3. Quels sont ses appointements?

4. Est-il fils du sous-ministre de la Justice?

5. Le Gouvernement sait-il que M. Newcombe a été admis à la pratique du droit il y a deux ans seulement?

6. Quelles sont ses aptitudes particulières à ce travail?

7. Le département de la Justice lui a-t-il confié d'autre travail?

8. Dans l'affirmative, qui l'a proposé, quelle était la nature de ce travail, et combien a-t-il gagné jusqu'ici pour services autres que ceux relatifs à l'arbitrage du Grand-Tronc?

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice):

1. Oui.

2. Il a été retenu par M. W. N. Tilley, K.C., premier conseil du gouvernement fédéral, qui s'est réservé le droit de choisir son collègue.

3. $30 par jour pour chaque jour où il est occupé exclusivement aux négociations de l'arbitrage.

4. Oui.

5. Non. Il a été admis en 1916.

6. On informe le Gouvernement qu'il a les qualités requises.

7. Oui.

8. Sous la responsabilité du ministère questions en litige; d'après les registres du département, ses honoraires montent à $570.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

1. La drague à succion *Tornado* a-t-elle fait du dragage dans la baie de Courtney ou dans le port de Saint-Jean, (N.-B.), en 1920?

2. Dans l'affirmative, qui en est propriétaire?

3. Où la drague a-t-elle été construite?

4. Quand est-elle arrivée à Saint-Jean?

5. De quel port était-elle partie?

6. Quel était le total des dépenses, au 31 décembre 1920, quant au travail fait par cette drague?

7. Certains pontons ont-ils été perdus lorsque cette drague a été amenée à Saint-Jean?

8. Dans l'affirmative, les a-t-on retrouvés?

9. Où est actuellement la drague *Tornado*?

Par M. EDWARDS:

1. Quelles sommes ont été affectées à la Galerie nationale du Canada du 1er avril 1916 au 1er avril 1921?

2. Comment ces sommes ont-elles été dépensées?

3. Qui a charge de la Galerie nationale, quand a-t-il été nommé, à quels appointements, et quels sont ses appointements actuels?

4. Combien de fonctionnaires forment le personnel de la Galerie, quels sont leurs noms, la date de leur nomination, et leurs appointements respectifs?

5. Quels fonctionnaires du personnel de la Galerie ont retiré leurs appointements pendant la fermeture de la Galerie, et quel travail faisaient-ils?

6. Quand la Galerie nationale a-t-elle été fermée, pourquoi, et quand doit-elle être rouverte?

AJOURNEMENT DE PÂQUES

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre) propose:

Que lorsque la Chambre s'ajournera, le mercredi, 23 courant, elle demeure ajournée jusqu'au mardi, 29 courant.

Cette motion est adoptée.

SÉANCES LE MERCREDI SOIR

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre) propose:

Que le mercredi, 30 courant, et tous les mercredis suivants jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunira à trois heures, et que l'ordre de procédure pour ces jours sera en tout point conforme aux règlements qui régissent les autres jours.

L'hon. MACKENZIE KING: Puis-je savoir de mon très honorable ami si sa motion propose de supprimer le congé du mercredi soir?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Oui. Je soumets cette proposition à l'époque usuelle de la session; je crois, cependant, qu'il n'est pas d'usage d'insister la première fois qu'elle vient sur le tapis lorsqu'on est d'avis qu'un délai d'une semaine accommoderait les députés d'un côté ou de

l'autre. Cependant, le Gouvernement aimerait que la proposition soit agréée.

L'hon. MACKENZIE KING: J'émettrai l'idée que le premier ministre se conforme à l'usage des années passées, à moins qu'il n'ait de puissantes raisons d'y déroger.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: L'on remarquera qu'il n'est pas question de réserver le mercredi aux mesures du ministère; il s'agit simplement de siéger toute la journée. Si mon honorable ami le préfère, je prolongerai le délai d'une semaine, et je pourrai proposer plus tard de consacrer le mercredi aux affaires du Gouvernement.

M. l'ORATEUR: La motion est réservée.

LE COMMERCE AVEC LA RUSSIE

L'hon. CHARLES MURPHY: Monsieur l'Orateur, vu que nous avons appris qu'une entente commerciale a été conclue entre le gouvernement de la Grande-Bretagne et le gouvernement soviétique de la Russie, puis-je savoir si le ministère a fait ou est sur le point de faire des démarches afin d'encourager le commerce entre le Canada et la Russie?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Aucune démarche spéciale n'a eu lieu récemment. La situation entre le Canada et la Russie est simplement qu'un sujet de la Russie est absolument libre de venir faire des achats ici, et de prendre des mesures pour payer ses fournisseurs canadiens; de même que les Canadiens sont entièrement libres de commercer avec des citoyens russes. Malgré les commissions de commerce que nous avons envoyées en Russie, l'état de choses qui règne en Russie, indépendamment de la situation mondiale, n'est pas propice au commerce du Canada; cependant, depuis l'armistice, les rapports commerciaux entre les deux pays ne sont plus interdits.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les clauses du traité qui a été signé entre la Grande-Bretagne et la Russie s'appliquent-elles au Canada?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le traité entre la Grande-Bretagne et les autorités soviétiques laisse entièrement de côté les dominions autonomes.

L'hon. M. MURPHY: Puis-je savoir du ministre si l'état de choses qui règne en Russie et dont il a parlé est plus défavorable au Canada qu'à la Grande-Bretagne?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La situation qui existe en Russie est également désavantageuse pour les deux pays. Elle provient du bouleversement des affaires et de la cessation presque absolue du transport; telles sont les circonstances particulières. De plus, il y a la situation générale du commerce en matière de change et de crédit.

LE DOSSIER DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. CAHILL: Vu la déclaration du ministre des Chemins de fer et des Canaux relativement au projet de résolution du député de Québec-Ouest (M. Parent), je désirerais savoir si le ministère a décidé de ne pas communiquer à la Chambre, à sa demande, la correspondance échangée entre les hauts fonctionnaires du réseau de l'Etat.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): J'ai répondu à l'honorable député que la correspondance qu'il demandait ne se trouvait pas entre les mains du ministère et ne pouvait pas être communiquée, cela va sans dire.

M. CAHILL: Je demanderai au ministre s'il refuse de la déposer sur le bureau. Il s'agit d'une chose qui regarde son ministère.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami donne-t-il à entendre que les opérations relatives aux chemins de fer nationaux ne doivent pas être portées à la connaissance de la Chambre, et que, sauf la règle d'usage à l'égard des choses de nature confidentielle, un député n'a pas le droit d'exiger le dépôt de toute correspondance relative à quelque affaire d'intérêt public?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Voilà une question qui s'est posée à mainte reprise, et le Parlement s'est tracé à cet égard une règle que l'on connaît très bien. Les administrateurs des chemins de fer nationaux exploitent le réseau de l'Etat tout comme d'autres conseils d'administration exploitent des chemins de fer dont les actions n'appartiennent pas à l'Etat. La correspondance du conseil d'administration est en la possession des chemins de fer nationaux, et il n'est pas d'usage que le Gouvernement exige qu'on lui mette sous les yeux ou qu'on soumette à l'examen de la Chambre tout ce qui se rattache à l'exploitation. Ces

choses sont portées à notre connaissance en la manière ordinaire, c'est-à-dire par le rapport annuel des administrateurs. Telle est la règle que l'on a établie et qui prévaut à cette heure.

L'hon. M. FIELDING: Sauf la règle générale qu'il ne convient pas, dans l'intérêt public, — ce que nous reconnaissons volontiers, — de déposer des documents de nature confidentielle, mon très honorable ami veut-il faire entendre que, pour la raison que les chemins de fer nationaux revêtent la forme d'une compagnie dont le peuple canadien est l'unique actionnaire, nous n'avons pas le droit d'exiger le dépôt de documents ayant trait aux affaires de cette entreprise dans laquelle on a placé l'argent de nos populations?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certes, la Chambre a le droit de se faire rendre compte des travaux de cette entreprise. Mais la correspondance qui s'échange au sujet de l'exploitation du réseau entre le conseil d'administration et des particuliers ne se trouve pas en la possession du Gouvernement. Ce n'est pas comme s'il s'agissait de la correspondance d'un ministère, qui, elle, doit être déposée après que la Chambre a adopté une résolution à cet effet. Il n'est pas d'usage de la déposer, et je ne crois pas que l'on parvienne à soustraire l'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens à l'influence de la politique si l'on est tenu de déposer la correspondance du réseau. Ce sera impossible. Il faut donc choisir entre les deux méthodes.

L'hon. MACKENZIE KING: Ces voies ferrées appartenant à l'Etat, mon très honorable ami ne pense-t-il pas qu'en ce qui concerne le dépôt de la correspondance la situation n'est pas comme s'il s'agissait de la correspondance d'une compagnie privée? Le Gouvernement n'est-il pas tenu au dépôt de toute correspondance ayant trait aux chemins de fer nationaux canadiens?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai répondu à cela aussi complètement qu'il m'était possible de faire. La question, je le reconnais, est assez épineuse. Le réseau appartient entièrement à l'Etat. Mais si, par suite du dépôt de la correspondance, le Parlement doit pouvoir scruter tout ce qui se rapporte à l'exploitation, l'entreprise subira l'influence directe de la politique, et c'est précisément ce que nous ne voulons pas.

[Le très hon. M. Meighen.]

SUPRESSION DE TRAINS SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. PARENT: Puis-je demander au ministre des Chemins de fer si son département est tout à fait étranger à la suppression de certains trains sur le réseau des chemins de fer nationaux canadiens?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Le ministère des Chemins de fer est absolument étranger à la suppression des trains et, en fait, à tout ce qui concerne l'exploitation du réseau.

M. PARENT: Je tenais à l'apprendre de la bouche de l'honorable ministre, car il a répondu, le 28 février, que le Gouvernement s'était occupé de la suppression de certains trains et était en possession...

M. l'ORATEUR: Avant l'ordre du jour, on ne peut faire subir d'interrogatoire aux ministres; il faut s'en tenir à la réponse faite.

M. BUREAU: L'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens se poursuit-elle sous le régime de la loi des chemins de fer nationaux canadiens, votée depuis quelques années déjà?

L'hon. M. REID: Non; cette loi n'est pas encore entrée en vigueur.

APPLICATION DE L'ARTICLE 17C DU RÈGLEMENT

L'ordre du jour appelle la discussion du budget en comité des subsides.

M. l'ORATEUR: En vertu de la règle 17c, au moment où la Chambre se dispose à passer à son ordre du jour, l'Orateur quitte le fauteuil sans consulter la Chambre, mais le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid) m'a informé qu'il préférait présenter son rapport relatif aux chemins de fer avec la présence de l'Orateur au fauteuil. Je prie donc la Chambre de décider s'il le fera, après quoi, conformément au règlement, je quitterai le fauteuil.

M. BUREAU: Est-ce une motion?

M. l'ORATEUR: Non. La règle n'est révoquée en aucune façon.

L'hon. M. CRERAR: S'agit-il d'une déclaration du ministre des Chemins de fer avant la présentation de ses crédits?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): C'est mon exposé annuel de l'administration du réseau national canadien montrant les résultats de l'exploitation de 1920.

M. l'ORATEUR: La Chambre permet-elle à l'honorable ministre de présenter son rapport?

Des VOIX: Adopté.

EXPOSÉ ANNUEL DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER CONCERNANT L'EXPLOITATION DU RÉSEAU NATIONAL

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil et que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire présenter mon rapport annuel du réseau national canadien. Je suivrai la coutume établie et ferai une déclaration au sujet de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat en 1920. Le rapport que je vais présenter est basé sur les chiffres—que je donnerai à la Chambre avant de terminer—qui m'ont été fournis par l'administration du réseau national. Avant d'aller plus loin, il serait bon, peut-être, d'expliquer comment se fait l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Lorsque le Gouvernement a acheté le Nord-Canadien et l'a relié à l'Intercolonial et au Transcontinental, il a fallu décider quelle serait l'administration de ces chemins de fer. Le premier jour, sir Robert Borden, a annoncé à la Chambre et au pays quelle serait cette politique. Cette déclaration se trouve au hansard de la session de 1918, 15 mai, page 2164 (v. f.).

Quant à l'avenir immédiat, j'ai déjà dit que nous n'avions pas l'intention d'exploiter le réseau du Nord-Canadien directement sous le contrôle d'un département ministériel; nous nous proposons de l'exploiter pour le présent, par l'entremise de la société qui en avait l'administration par le passé. Il y aura un conseil d'administration reconstitué. Nous nous efforcerons de nous procurer les hommes les plus compétents que nous pourrons trouver et nous n'interviendrons en aucune façon. Nous allons laisser l'administration et l'exploitation de cette ligne entièrement à ce conseil d'administrateurs, et nous ferons en sorte, par tous les moyens dont dispose le Gouvernement—et s'il le faut, nous nous adresserons au Parlement dans ce but—que tout ce qui se rapproche d'influence politique, de favoritisme politique ou d'intervention politique—je me sers du mot politique dans son acceptation la moins noble—soit entièrement éliminé de l'administration de cette ligne.

A la suite de cette déclaration, une commission a été créée, et c'est elle qui a depuis administré le réseau national canadien, indépendamment du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

Je regrette qu'elle n'ait pu présenter un rapport aussi satisfaisant que je le désirerais. Il y a un an, j'ai annoncé un déficit de $47,993,312 pour l'année 1919. Mais les chiffres définitifs indiquent que la perte réelle a été de $48,242,536.

L'hon. M. FIELDING: Pour l'exploitation seulement?

L'hon. M. REID: Non, pour l'exploitation et les frais fixes. Mon rapport explique ces questions en détail. Lorsque j'aurai terminé, je me ferai un plaisir de donner tous les renseignements que l'on demandera.

Lorsque j'ai présenté mon rapport annuel de l'exploitation de ce réseau, il y a un an, j'ai cru, d'après les conversations que j'avais eues avec l'administration que je pourrais annoncer une réduction de déficit en 1920. Mais, au lieu d'une diminution, je suis obligé d'avouer que l'exploitation seule pour l'année se terminant le 31 décembre 1920 a coûté beaucoup plus cher. Voici:

Nord-Canadien	$16,258,579 80
Chemins de fer de l'Etat	10,449,876 43
Déficit total de l'exploitation du réseau national canadien	26,708,456 23
A cela nous ajoutons le déficit de de l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, qui, depuis le 23 août dernier, a été administré par la commission des chemins de fer nationaux	10,134,513 94
Déficit total de l'exploitation	$36,842,970 17

A cela, il faut ajouter l'intérêt sur les obligations, etc., ou ce qu'on désigne sous le nom de frais obligatoires, payés ou assumés par le Gouvernement comme suit:

Nord-Canadien	$24,155,988 48
Grand-Tronc-Pacifique	9,332,776 23
Ce qui porte le déficit total pour exploitation et frais obligatoires à	$70,331,734 88

Et cela ne tient pas compte des intérêts ou frais obligatoires pour le chemin de fer Transcontinental et l'Intercolonial.

Les recettes au crédit des Canadiens-Nationaux, qui paraîtront dans l'état détaillé, réduisent cette somme à 69,593,441 dollars, qui est le chiffre de la perte, pour exploitation et frais obligatoires, en 1920, contre 48 millions en 1919. La direction attribue principalement cet accroissement de vingt millions dans le déficit à l'augmentation des appointements et salaires et à l'enchérissement du combustible.

Quant à l'entretien, la direction explique que le prix des matériaux et des fournitures est beaucoup plus élevé qu'en 1914. Elle dit aussi que les prix du matériel roulant

ont grandement augmenté; et tout cela a grossi et continuera à grossir les frais d'exploitation. En un mot, pour chaque dollar de recettes nous avons à payer 75 cents pour gages dans l'exploitation et 20 cents pour combustible, ce qui laisse 5 cents pour tous les autres besoins, qui demandent 29 cents.

Le nombre de milles exploités l'année dernière par la direction des Canadiens-Nationaux se chiffre comme suit:

	Milles
Nord-Canadien	2,859.78
Intercolonial et embranchements	2,221.83
Transcontinental	2,006.58
Québec - Saguenay et Saint - Jean - Québec	234.07
Grand-Tronc-Pacifique	2,732.40
Total fin de 1920	17,054.69

Il a été ajouté, en 1920, 140 milles par voie d'achat de 236 milles non terminés.

Un état des recettes et des frais d'exploitation est ici présenté sous une forme aussi simple que possible:

	1920	1919
RECETTES BRUTES		
Réseau du Nord-Canadien	$ 66,695,398 80	$ 53,562,177 57
Chemins de fer du gouvernement canadien	44,437,803 85	40,179,380 93
Grand-Tronc-Pacifique	14,408,549 66	11,294,617 87
	$125,141,752 31	$105,036,176 37
FRAIS D'EXPLOITATION		
Réseau du Nord-Canadien	$ 82,953,978 60	$ 60,034,023 92
Chemins de fer du gouvernement canadien	54,987,680 28	47,728,205 73
Grand-Tronc-Pacifique	24,543,063 60	17,587,567 37
	$162,484,722 48	$125,349,797 02
DÉFICIT DANS L'EXPLOITATION		
Réseau du Nord-Canadien	$ 16,258,579 80	$ 6,471,846 35
Chemins de fer du gouvernement canadien	10,449,876 43	7,548,824 80
Grand-Tronc-Pacifique	10,134,513 94	6,292,949 50
	$ 36,842,970 17	$ 20,313,620 65
CHARGES FIXES		
Canadien-Nord:		
Réseau du Nord-Canadien	$ 13,837,118 51	$ 12,693,584 00
Intérêt dû au Gouvernement	10,318,869 97	7,276,126 00
Grand-Tronc-Pacifique:		
Dû dans le public	6,048,950 60	6,048,950 00
Intérêt dû au Gouvernement	2,475,474 00	1,910,265 00
Intérêt sur certificats du receveur pour 1920	808,351 63	—
	$ 33,488,764 71	$ 27,928,925 00
TATAL DU DÉFICIT (EXPLOITATION ET CHARGES FIXES)		
Réseau du Nord-Canadien	$ 40,414,568 28	$ 26,441,556 35
Chemin de fer du gouvernement canadien	10,449,876 43	7,548,824 80
Grand-Tronc-Pacifique	19,467,290 17	17,252,155 50
	$ 70,331,734 88	$ 48,242,536 65

Les états pour 1920, bien qu'il soit possible de les modifier légèrement, sont réellement complets.

L'administration insiste sur le fait que les travaux d'entretien différés durant la guerre l'ont mise dans l'obligation absolue de doubler le pas et de faire exécuter ces ouvrages autant que possible en 1920, en vue d'assurer la conservation de ces biens. Elle a également jugé nécessaire d'améliorer, dans une grande mesure, les installations terminales et les lignes principales, en vue de se charger du trafic dans des conditions satisfaisantes pour le public, et d'être en état de soutenir la concurrence des autres lignes desservant le pays.

J'en arrive maintenant à l'année 1921, ou aux prévisions budgétaires soumises à la députation. L'administration prévoit une diminution considérable du déficit provenant de l'exploitation, et cela par suite de la réduction des services de trains, de la diminution des équipes d'entretien et d'autres économies. On s'attend, en outre, à un rajustement du prix des matériaux, des échelles de salaires et des conditions du travail, qui devra avoir un effet marqué dans le sens d'une diminution des frais d'exploi-

tation. Les pévisions budgétaires, telles qu'elles sont soumises à la Chambre, ont été préparées par les fonctionnaires du réseau de fer national canadien; elles indiquent en détail, ce qui suit, pour 1921:

Perte quant au Nord-Canadien charges fixes comprises....	$23,074,847
Chemin de fer du gouvernement canadien, déficit provenant de l'exploitation	7,000,000
Grand-Tronc-Pacifique, département de l'exploitation et charges fixes..	19,817,873
	$49,822,720
A ce montant on doit ajouter $100,000, représentant l'intérêt payable au département des Finances sur des prêts faits au réseau du Nord-Canadien par le gouvernement fédéral, soit un total de.....	$60,822,720

On a dépensé en achat de matériel roulant et locomotives les sommes suivantes que le Parlement a votées, à la dernière session, pour ces fins, en vue de permettre au réseau de transporter convenablement sa part du trafic du pays:

LOCOMOTIVES

20 "Medium Trafic", des ateliers à locomotives de Montréal.
10 "Heavy Trafic", des ateliers à locomotives de Montréal.
25 "Santa Fe", des ateliers à locomotives canadiens.

MARCHANDISES

650 wagons de service général, de la Eastern Car Company.
500 wagons couverts, de la Eastern Car Company.
1,500 wagons couverts, de la National Steel Car Co.
1,000 wagons couverts, de la Canadian Car Co.
500 wagons-glacière, de la Hart-Otis Car Co.
350 fourgons à ballast, de la Hart-Otis Car Co.
150 wagons à bestiaux, de la Canadian Car & Foundry Co.
80 wagons de service, de la Canadian Car & Foundry Co.
20 wagons de service, de la Preston Car & Coach Co.

VOYAGEURS

18 wagons-lits, de la Canadian Car and Foundry Co.
12 wagons-restaurants, de la Canadian Car Car & Foundry Co.
20 wagons à marchandises, de la Canadian Car & Foundry Co.
20 wagons-glacières de messagerie, de la National Steel Car Co.

4,901 en tout.

Livraison a été faite de tous ces objets, à l'exception du matériel pour trains de voyageurs. Les wagons-lits arrivent maintenant et ils seront tous livrés à la fin de mars. On a commencé à livrer les fourgons à bagage le 9 mars, et l'on promet d'en compléter la livraison vers la fin d'avril. Les wagons-restaurant seront livrés, d'après ce qu'on a promis, à partir du 8 avril et nous avons reçu la promesse formelle que tous les wagons-glacières de messageries seront livrés au cours du mois de mai.

Au sujet de l'achat de locomotives, de wagons et de matériel roulant, en général, je puis dire que leurs prix ont été grandement augmentés. Je soumets l'état suivant, afin de renseigner la Chambre: il accuse des plus-values résultant du relèvement des prix, de l'augmentation de la puissance de traction des locomotives et de l'emploi de l'acier:

	1914-1915	1920
Locomotives . . . . .$	24,000	de $61,250 à $72,500
Wagons-lits, type réglementaire	28,250	49,500
Wagons-restaurants	25,050	46,000
Fourgons à bagages (en bois)	6,166	(en acier) 24,000
Wagons-glacières (marchandises) .	1,640	5.025
Wagons-glacières (messageries) ..	4,642	12,240
Wagons à marchandises de service général	1,346	2,250
Wagons couverts .	1,150	2,960
Wagons à bestiaux	846	2,640

Ces chiffres feront voir les difficultés que les chemins de fer ont à surmonter.

Le tonnage des marchandises a augmenté de 16 pour 100, par rapport à 1919, et le transport des voyageurs s'est accru d'environ un million. Mais si le volume des marchandises et le nombre des voyageurs transportés ont augmenté, la longueur des parcours, dans chaque cas, a été plus courte et les recettes n'ont pas été aussi grandes qu'on l'espérait.

On a autorisé, de temps à autre, des augmentations des tarifs de transport, dans le but de compenser à l'augmentation des frais d'exploitation, effet des décisions McAdoo et du bureau de Travail des Etats-Unis, aux termes desquelles la moyenne des salaires de chaque employé du réseau national canadien est portée maintenant à $1,850 alors qu'elle n'était que de $700 avant la guerre. Par suite, le bordereau de paie de l'exploitation a représenté, l'année dernière, $83,505,072, alors qu'il était de $40,606,170, en 1917.

En outre, les travaux imputables sur le compte capital ont entraîné la dépense de $12,222,045, ce qui donne une liste de paie totale de $95,727,117. Ces états démontrent la raison d'être d'une conférence immédiate entre les employés et l'administration. Il va sans dire que la situation des chemins de fer au Canada ainsi que partout ailleurs,

est une des conséquences de la guerre. Tous les pays du monde ont dû se porter à l'aide de leurs chemins de fer durant la guerre. Nous avons dû faire la même chose et je suis certain que sans l'aide considérable que le Gouvernement a donnée durant l'époque critique de la guerre, nos chemins de fer auraient été dans une situation telle qu'il nous aurait été impossible de faire les transports nécessaires et cela aurait pu déterminer l'effondrement de tout notre service de chemin de fer.

Qu'on me permette de donner un bref aperçu de la situation générale des chemins de fer aux Etats-Unis. D'après le rapport de la commission du commerce entre les états, les recettes d'exploitation se sont élevées en 1920 à un total de $6,225,000,000, soit $1,041,000,000 de plus qu'en 1919, ce qui ne s'est jamais vu dans l'histoire des chemins de fer américains. Toutefois, les frais d'exploitation ont absorbé une somme de $5,826,197,000, soit $1,406,000,000 de plus qu'en 1919. Les recettes nettes n'ont donné que $62,264,421, tandis que la moyenne des trois années antérieures à la guerre avait été de $900,000,000. Ce chiffre est inférieur à celui que les réseaux devraient rapporter dans un mois pour pouvoir payer l'intérêt de 6 p. 100 que la loi des transports aux Etats-Unis prescrit comme étant un rapport raisonnable; il ne représente même pas un quart des différentes taxes payables par les chemins de fer et revient presque exactement à 1 p. 100 du chiffre total d'affaires de l'année, alors que les chemins de fer ont transporté beaucoup plus de marchandises et de voyageurs que jamais auparavant. Les $62,000,000 de recettes nettes proviennent de la moitié environ des chemins de fer considérées de première classe; l'autre moitié enregistre des déficits. Il a fallu que le gouvernement des Etats-Unis vienne au secours de ces chemins de fer en garantissant $600,000,000 pour les six mois suivant le retour des chemins de fer à leurs propriétaires. Sur cette somme on a déjà pris environ $200,000,000 pour payer les suppléments de salaires accordés par la commission de la main-d'œuvre des chemins de fer. Pour sauver plusieurs de ces chemins de fer de la banqueroute, il a fallu que le Congrès adopte une loi spéciale, autorisant des paiements partiels jusqu'au règlement de la garantie.

En Angleterre, les prix de transport pour les voyageurs ont subi une hausse de 75 p. 100 depuis la guerre et les prix de transport des marchandises indiquaient, à la date du 1er septembre dernier, une augmentation de 112 p. 100. Le prix des matériaux a augmenté de 220 p. 100 et les salaires 250 p. 100. Il est question d'augmenter encore les prix de transport. Dans l'espace de vingt mois, le gouvernement a dû fournir une garantie d'environ 350 millions et les réclamations des chemins de fer pour usure extraordinaire et remplacement s'élèvent à 750 millions, ce qui veut dire que le gouvernement britannique est menacé d'une perte d'un milliard de dollars.

Je crois avoir démontré que le résultat des opérations de nos chemins de fer nationaux n'a pas été pis qu'outre-mer. Mais cela ne veut pas dire que nous ne devons pas prendre des mesures pour essayer d'éviter ces pertes. A l'heure actuelle, voici quels sont nos charges fives et permanentes.

Intérêts sur la dette publique (y compris le fonds d'amortissement)	$142,800,000
Pensions	31,816,000
Dépenses fixes pour l'administration des affaires du Gouvernement environ	127,000,000
Total approximatif	$301,616,000

Cela ne comprend pas les travaux publics, les dépenses se rapportant à la restauration civile des anciens soldats, au placement agricole des anciens combattants et beaucoup d'autres frais auxquels il faut pourvoir. Cela veut dire que pendant bien des années il faudra des impôts très élevés et il serait réellement très grave d'y ajouter 50 ou 70 millions de dollars par année pour défrayer l'exploitation des chemins de fer. A ce sujet, je dois admettre franchement que je ne vois guère comment on peut diminuer sensiblement d'ici à quelques années le déficit du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental, mais on peut certainement réduire graduellement les pertes des autres parties du réseau national.

LE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC

Les députés devraient avoir un état détaillé des opérations du chemin de fer du Grand-Tronc. Je parle du chemin de fer dont l'Etat est en train de se porter acquéreur et dont une commission d'arbitres est en train de fixer l'estimation. Je n'ai pas encore pu me procurer le dernier rapport annuel, le personnel de la compagnie étant très occupé avec cette question d'arbitrage. Il m'a fallu envoyer un de nos experts en comptabilité pour examiner les livres de la compagnie et dresser un état des opérations de 1919 et 1920. Notre comptable m'a donné le rapport suivant comme étant à peu près exact. Après avoir déduit les frais

d'exploitation, les taxes, etc., il restait pour intérêts et dividendes $11,164,035.53 en 1919, et $5,692,300.74 pour 1920.

Ces montants prévoyaient les intérêts et frais fixes suivants: obligations perpétuelles du Grand-Tronc 4 pour 100 et 5 pour 100; intérêts sur toutes les obligations hypothécaires du Grand-Tronc; intérêts sur toutes les obligations hypothécaire du Grand-Tronc Western; intérêts sur toutes les obligations hypothécaires du Central Vermont; intérêts sur tous les billets garantis du Grand-Tronc; intérêts sur les billets émis en paiement du matériel des trois compagnies; intérêts sur les actions garanties, premières, secondes et troisièmes actions privilégiées.

En 1919, la compagnie a pu, à même les montants énumérés ci-dessus, faire face à l'intérêt sur ses frais fixes, mais non sur le capital-actions qui comprend les actions garanties 4 p. 100, ni des actions privilégiées de première, seconde et troisième catégorie ou des actions ordinaires. En 1920, il manque à la compagnie $6,563,091.33 pour payer l'intérêt sur ses frais fixes. Cependant, en toute justice pour la direction du Grand-Tronc, je dois ajouter qu'elle a dû payer $3,635,000 à ses employés pour arrérages de salaires, et cela entre mai et septembre, alors que les tarifs n'avaient pas été relevés.

En présentant cet état, néanmoins, on ne doit pas oublier que je ne fais pas entrer en ligne de compte la perte de $19,817,873 sur le Grand-Tronc-Pacifique, ligne subsidiaire du Grand-Tronc dont la compagnie du Grand-Tronc est responsable, montant assez élevé pour faire disparaître en aucun temps l'excédent de profits qui figurent à cet état. Plus tard, au cours de cette session, je compte avoir de la direction des renseignements supplémentaires qui me permettront de donner plus de détails.

Quel est le meilleur moyen d'améliorer la situation? Je suis prêt à accepter, que dis-je, je demande l'avis de tous et chacun des membres de la Chambre ou de quiconque peut me donner un bon conseil. Notre système actuel d'administration par une commission complètement dégagée de toute influence du ministre, de tout ministère et du Gouvernement, est celui que l'opinion publique a demandé et ce sera le meilleur pour tous si nous pouvons le mettre en pratique et faire réussir les chemins de fer. La presse et le public critiquent beaucoup notre système d'exploitation de chemins de fer et cela à juste titre. Malgré l'aspect très sombre que je viens de faire voir, je crois encore fermement à l'ultime succès de nos chemins de fer nationaux. Mais, comme pour toutes les institutions de ce genre, le succès dépend de la direction. La question a trop d'importance pour qu'on la transforme en tremplin politique. Puis-je demander à la Chambre de la discuter sous son aspect le plus large plutôt que de s'attacher à des détails insignifiants? Discutons franchement, au contraire, toute notre politique de chemins de fer. La solution du problème demandera la coopération de la direction et des employés. Leurs intérêts sont identiques, non seulement comme employés ou ouvriers de la ligne; mais aussi comme citoyens canadiens et je crois que si la direction et les employés se rencontrent et discutent le problème des chemins de fer, ils pourront le régler d'une manière qui entretiendra les bonnes relations qui ont existé jusqu'ici entre eux. Si on n'agit pas immédiatement, non seulement pour réduire les pertes qui se répètent chaque année, mais aussi pour mettre la compagnie en position de pouvoir réduire ses tarifs de transport, je suis convaincu que le progrès futur de nos chemins de fer sera sérieusement compromis. Nos chemins de fer ont été construits pour développer nos ressources naturelles, établir le pays et relier l'Est à l'Ouest par un commerce interprovincial. On a fait beaucoup dans ce sens et l'on ne doit pas s'arrêter. Dans la province d'Ontario nous avons depuis des années demandé et utilisé le bois abattu et manufacturé en Colombie-Anglaise. Ce commerce est aujourd'hui absolument suspendu à cause des tarifs trop élevés et cela fait tort à la Colombie-Anglaise comme à l'Ontario et au pays tout entier. La Colombie-Anglaise veut trouver des débouchés dans les provinces de l'Ouest et même celles de l'Est pour écouler ses produits. Il est impossible à la Colombie-Anglaise de prospérer et d'expédier ses fruits et son bois aux taux actuels du transport. Les provinces de l'Ouest doivent vivre des produits du sol. Elles ne peuvent expédier leur blé et leurs autres produits agricoles si ces taux élevés de transport persistent indéfiniment et, de la même manière, les articles qui sont fabriqués dans l'Est et qui sont nécessaires aux gens de l'Ouest et de la Colombie-Anglaise, ne peuvent être expédiés aux provinces de l'Ouest avec ces taux onéreux. Et si la production et la fabrication des produits et des articles qui améliorent notre situation financière sont arrêtées, cela ne signifie-t-il pas que le développement de notre pays sera paralysé jusqu'au moment où nous pourrons produire et fabriquer dans

des conditions égales à celles des autres pays? Je crois que c'est là un exposé très juste et très net de la situation. Je dois terminer, mais je ne saurais le faire sans répéter que, dans mon opinion, nos chemins de fer constituent une richesse pour l'avenir du Canada.

S'ils sont bien et convenablement administrés et si la presse et le public veulent être confiants, plutôt que pessimistes, nous pourrons dans quelques années montrer au monde quel magnifique pays est le Canada.

Maintenant, monsieur l'Orateur, avec la permission de la Chambre, je voudrais faire insérer dans le hansard certains renseignements statistiques détaillés au sujet des opérations de l'an dernier, qui m'ont été fournis par l'administration et qui auront une grande valeur pour les honorables députés.

Ces tableaux comprennent des sommaires comparatifs des résultats de l'exploitation et les statistiques du trafic; un tableau relatif aux améliorations et aux nouvelles constructions durant l'année 1920, un tableau comparatif de l'équipement et quelques utiles renseignements détaillés sur l'augmentation du matériel roulant, des matériaux et fournitures.

M. l'ORATEUR: La Chambre sait sans doute que ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que l'on permet d'insérer au hansard des documents qui n'ont pas été lus. Mais les documents en question sont d'une importance indubitable, je voudrais savoir si la Chambre désire donner son consentement unanime à l'insertion dans le hansard de ces documents sans les lire.

Quelques DEPUTES: Adopté.

(Les documents en question sont les suivants):

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS
RESEAU DU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN
CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

SOMMAIRE COMPARATIF DES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION POUR LES 12 MOIS ÉCOULÉS LE 31 DÉCEMBRE 1919 ET 1920 RESPECTIVEMENT

—	1920	1919	Augmentation ou diminution	Augmentation ou diminution
				Pour cent
Recettes d'exploitation—				
Nord-Canadien	66,695,398 80	53,562,177 57	13,133,221 23	24·52
Gouvernement Canadien	44,537,803 85	40,179,380 93	4,358,422 92	10·84
Nationaux Canadiens	111,233,202 65	93,741,558 50	17,491,644 15	18·66
Répartition—				
Voyageur	21,221,516 71	21,837,744 47	—616,227 76	— 2·82
Marchandises	80,225,059 79	63,154,773 39	17,070,286 40	27 03
Divers	9,786,626 15	8,749,040 64	1,037,585 51	
Dépenses d'exploitation—				
Nord-Canadien	82,953,978 60	60,034,023 92	22,919,954 68	38·18
Gouvernement Canadien	54,987,680 28	47,728,205 73	7,259,474 55	11·86
Nationaux Canadiens	137,941,658 88	107,762,229 65	30,179,429 23	28·00
Répartition—				
Entretien de la voie et construction	34,759,329 17	28,476,450 66	6,282,878 51	22·06
Entretien du matériel	27,963,511 21	19,950,409 17	8,013,102 04	40·15
Trafic	2,140,576 09	1,478,372 41	662,203 68	44·79
Trans.—Rail	68,146,727 31	52,914,891 80	15,231,835 51	28·78
Trans.—Eau	348,553 63	782,316 69	—433,763 06	—55·45
Divers	2,320,234 54	1,877,168 08	443,066 46	23·60
Général	2,965,769 87	2,282,620 84	683,149 03	29·93
Trans. (matériel au compte capital (crédit)	703,042 94	.....	703,042 94	.....
Coefficient d'exploitation—				
Nord-Canadien	124 38	112 08	12 30	10·97
Gouvernement Canadien	123 46	118 79	4 67	3·93
Nationaux Canadiens	124 01	114 96	9 05	7·87
Déficit d'exploitation—				
Nord-Canadien	16,258,579 80	6,471,846 35	9,786,733 45	151·22
Gouvernement Canadien	10,449,876 43	7,548,824 80	2,901,051 63	38·43
Nationaux Canadiens	26,708,456 23	14,020,671 15	12,687,785 08	90·49
Moyenne des milles exploités—				
Vapeur	13,854·9	13,502·5	352·4	2·61
Electrique	126·2	126·2	.....	.....
Total	13,981·1	13,628·7	352·4	2·58
Revenu par train-milliaire	33,127,889	29,633,398	3,494,491	11·79
Recettes par T.M	3·30	3·09	0·21	6·79
Dépenses par T.M	4·11	3·57	0·54	15·13
Recettes nettes par T.M	—0·81	—0·48	—0·33	—68·75
(Lignes de navigation non comprises.				

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS
CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN
CHEMINS DE FER DE L'ETAT

—	1920	1919	Augmentation ou diminution	Augmentation ou diminution
	$ c.	$ c.	$ c.	Pour cent
Déficit d'exploitation	26,708,456 23	14,020,671 15	12,687,785 08	90·49
Loyers à l'Etat	567,240 00	697,344 22	−130,104 22	−18·66
Revenus divers (crédit)	1,585,061 68	1,255,143 15	329,918 53	26·28
Déficit de la ligne de St-Jean, à Québec	339,528 49	187,269 97	152,258 52	81·30
Déficit net, non compris les charges fixes du Nord-Canadien ainsi que le reliquat des revenus provenant de diverses sources	26,030,163 04	13,650,142 19	12,380,020 85	90·70

COMPARAISON DES BORDEREAUX DE PAYE, POUR L'EXERCICE ÉCOULÉ AU 31 DÉCEMBRE 1920, Y COMPRIS LES FINS D'AMÉLIORATIONS

—	1920	1919	Augmentation	Pour cent
	$ c.	$ c.	$ c.	
Chemins de fer de l'Etat	37,103,129 97	31,855,264 61	5,247,865 36	16·47
Nord-Canadien	58,623,987 63	43,366,183 65	15,257,803 98	35·19
Chemins de fer nationaux canadiens	95,727,117 60	75,221,448 26	20,505,669 34	27·26

EXPLICATION DE CETTE AUGMENTATION

—	Chemin de fer de l'Etat	Nord-Canadien	Total	Pour cent
	$ c.	$ c.	$ c.	
Due à l'adoption de la sentence arbitrale n° 2 de la comm. du travail des E.-U.	5,013,700 00	8,263,830 00	13,277,530 00	17·65
Améliorations, frais d'entretien différés, et accroissement du service	50,537 33	6,695,336 74	6,745,874 07	8·97
Salaires payés en 1920 et plus convenablement imputables à l'exercice de 1919	183,628 03	298,637 24	482,265 27	0·64
Total	5,247,868 36	15,257,803 98	20,505,669 34	27·26

NOMBRE D'EMPLOYÉS EN MOYENNE

—		1920	1919	Augmentation ou diminution	Pour cent
Chemins de fer de l'Etat	.....	23,849	24,057	−208	−0·86
Nord-Canadien	.....	33,654	30,212	3,442	11·39
Chemins de fer nationaux canadiens	.....	87,503	54,269	3,234	5·96

TRAFIC DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

—	1920	1919	Augmentation ou diminution	Pour-cent
1. *Voyageurs transportés* (non compris les lignes électriques)—				
Etat canadien	7,266,749	6,821,515	445,234	6·53
Nord-Canadien	5,648,352	4,925,547	542,805	11·02
Nationaux Canadiens	12,735,101	11,747,062	988,039	8·41
2. *Nombre de voyageurs transportés par mille*—				
Etat canadien	370,030,589	492,197,448	−122,166,859	−24·82
Nord-Canadien	387,818,185	344,773,029	43,045,156	12·48
Nationaux Canadiens	757,848,774	836,970,477	−79,121,703	−9·45
3. *Tonnes de marchandises*—				
Etat canadien	12,859,955	11,199,425	1,660,530	14·83
Nord-Canadien	14,504,411	12,439,314	2,065,097	16·60
Nationaux Canadiens	27,504,796	23,638,739	3,866,057	16·35
4. *Tonnes de marchandises par mille*—				
Etat canadien	3,319,371,190	3,004,692,955	314,678,235	10·47
Nord-Canadien	4,729,604,499	3,979,456,934	750,147,565	18·85
Nationaux Canadiens	8,048,975,689	6,984,149,889	1,064,825,800	15·25

—	Par voyageur		Par tonne de marchandises	
	1920	1919	1920	1919
5. *Parcours moyen*—				
Etat canadien	50·92	72·15	258·12	268·29
Nord-Canadien	70·92	70·00	326·08	319·91
Nationaux Canadiens	59·51	71·24	292·64	295·45

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Train milliaire

—	1920	1919	Augmentation ou dimiuution	Pour-cent
Voyageurs—				
Etat canadien	4,791,387	4,744,179	47,208	0·99
Nord-Canadien	6,922,016	5,847,229	1,144,787	19·58
Nationaux Canadiens	11,783,403	10,591,408	1,191,995	11·25
Mixte—				
Etat canadien	1,236,931	1,174,923	62,008	5·28
Nord-Canadien	1,824,059	1,826,898	−2,839	−·16
Nationaux Canadiens	3,060,990	3,001,821	59,169	1·97
Marchandises—				
Etat canadien	6,611,115	6,199,775	411,340	6·63
Nord-Canadien	11,559,893	9,788,196	1,771,697	18·10
Nationaux Canadiens	18,171,008	15,987,971	2,183,037	13·65
Spécial—				
Etat canadien	28,618	7,118	21,500	302·05
Nord-Canadien	82,132	51,127	31,005	60·64
Nationaux Canadiens	110,750	58,245	52,505	90·14
Ouvrage—				
Etat canadien	622,360	547,594	74,766	13·65
Nord-Canadien	1,712,118	1,503,398	208,720	13·88
Nationaux Canadiens	2,334,478	2,050,992	283,486	13·82
Total—				
Etat canadien	13,290,411	12,673,589	616,822	4·87
Nord-Canadien	22,170,218	19,016,848	3,153,370	16·58
Nationaux Canadiens	35,460,629	31,690,437	3,770,192	11·90

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Mémorandum au sujet des déficits d'exploitation pour l'année 1920

Chemin de fer Nord-Canadien		$16,258,579 80
Chemins de fer de l'Etat		10,449,876 43
Chemin de fer Intercolonial	$6,549,629 48	
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	729,772 16	
Transcontinental	2,780,359 46	
Chemin de fer Moncton à Bouctouche	43,800 68	
Chemin de fer Elgin à Havelock	47,518 25	
Chemin de fer St-Martins	60,305 39	
Chemin de fer York à Carleton	21,317 39	
Chemin de fer Salisbury à Albret	88,033 60	
Chemin de fer Lothbinière à Mégantic	20,413 49	
Chemin de fer Caraquet à Guly Shore	29,329 87	
Chemin de fer Cap-Breton	14,621 65	
Chemin de fer Québec à Saguenay	13,189 84	
Chemin de fer de la baie d'Hudson	51,585 17	
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique		10,134,513 94
Total déficits d'exploitation		$36,842,970 17

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

ETAT indiquant les détails du matériel en main le 31 décembre 1919; livraisons, retraits et situation au 31 décembre 1920

—	31 déc. 1919	Retraits durant l'année	Livraisons durant l'année	31 déc. 1920
Locomotives—				
Pour trains—Voyageurs	1,439	25	55	1,469
Pour trains—marchandises				
Pour manoeuvres	193	7	20	206
Electriques	13	.....	.....	13
Total	1,645	32	75	1,688
Matériel—voyageurs—				
Wagons, 1ère	379	6	21	394
" 2e	214	8	10	216
" combinés	131	1	33	163
" d'immigrants	308	26	2	284
" restaurants	48	7	9	50
" salons	44	2	15	57
" lits	146	5	31	172
" poste	25	1	20	44
" bagage et messagerie	386	12	15	389
" administration, génie et comptabilité	55	1	.....	54
Autres wagons	84	23	.....	61
Total	1,820	92	156	1,884
Matériel—marchandises—				
Wagons, couverts	42,257	608	2,285	43,934
" plate-forme	7,920	273	.....	7,647
" à bestiaux	3,205	25	.....	3,180
" à charbon	6,184	276	1,000	6,908
" à réservoir	79	1	.....	78
" glacières	1,229	2	525	1,752
Autres wagons	961	40	226	1,147
Autres wagons-marchandises	61,835	1,225	4,036	64,646
Total				
Matériel de travail—				
Fourgons à gravier	91	2	14	103
Wagons-grues	151	11	15	155
Fourgons de service	789	15	129	903
Autres wagons de service	3,120	76	72	116
	4,151	104	230	277
Total, locomotives	1,645	32	75	1,688
Total, wagons	67,806	1,421	4,422	70,807

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE

ETAT comparatif des résultats de l'exploitation durant l'année finissant le 31 décembre 1920

——	1920	1919	Augmentation ou diminution	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.	Pour cent
RECETTES DE L'EXPLOITATION	14,408,549 66	11,294,617 87	3,113,931 79	27·57
Répartition—				
Voyageurs	2,491,318 48	2,161,565 20	329,753 28	15·25
Marchandises	10,757,773 29	8,073,267 64	2,684,505 65	33·25
Divers	1,159,457 89	1,059785 03	99,672 86	9·40
DÉPENSES DE L'EXPLOITATION	24,543,063 60	17,587,567 37	6,955,496 23	39·55
Répartition—				
Entretien de la voie et des constructions	8,147,888 61	5,057,098 29	3,090,790 32	61·12
Entretien du matériel	6,871,192 13	5,251,895 16	1,619,296 97	30·83
Trafic	316,139 00	293,904 11	22,234 89	7·57
Transport—par voie ferrée	8,548,878 70	6,265,460 67	2,283,418 63	36·44
Transport—par eau	1,582 16	.....	1,582 16	.....
Divers	244,428 53	218,048 34	26,380 19	12·10
Frais généraux	412,161 40	501,161 40	−88,206 93	−17·60
PROPORTION	170 33	155 72	14 61	9·38
DÉFICIT DE L'EXPLOITATION	10,134,513 94	6,292,949 50	3,841,564 44	61·04
NOMBRE DE MILLES EXPLOITÉS	2,840 53	2,840 53	.....	.....
Revenu par train-milliaire	4,792,470	4,017,923	774,547	19·28
Gains par train-milliaire	3·01	2·81	0·20	7·11
Dépense par train-milliaire	3·01 5·12	4·38	0·74	16·89
Gains nets par train-milliaire	−2·11	−·157	−0·54	−34·39

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES TRAINS

——	1920	1919	Augmentation	Pour-cent
Trains de voyageurs	1,539,184	1,291,480	247,704	19·17
Trains de marchandise	2,817,337	2,265,085	552,252	24·38
Trains omnibus	435,949	461,358	−25,409	−5·51
Total	4,792,470	4,017,923	774,547	19·27

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU PACIFIQUE

DÉTAIL du matériel à la date du 31 décembre 1919, de la livraison, du retrait et de la situation au 31 décembre 1920

—	31 déc. 1919	Retiré dans l'année	Livré dans l'année	31 déc. 1920
Locomotives—				
Voyageurs	111	.....	.....	111
Marchandises	154	3	15	116
Manoeuvre	18	.....	10	28
Locomotives électriques	.....	.....	.....	.....
Total	283	3	25	305
Matériel du service-voyageurs—				
Voitures de première classe	63	.....	.....	63
" deuxième classe	23	.....	6	29
" mixtes	21	6	.....	15
" à immigrants	51	.....	.....	51
Wagons-restaurants	22	.....	.....	22
Wagons de luxe	13	.....	.....	13
Wagons-lits	30	.....	.....	30
Wagons-poste	22	.....	.....	22
Wagons du service des bagages et des messageries	37	.....	.....	37
Wagons de service et de paye	11	1	.....	10
Autres voitures du service-voyageurs	62	.....	.....	62
Total	355	7	6	354
Materiel du service-marchandises—				
Wagons couverts	11,675	686	.....	11,590
" découverts	1,992	22	.....	1,970
" bestiaux	289	4	.....	285
" à houille et de service	.....	.....	500	500
" citernes	.....	.....	.....	.....
Wagons-glacières	242	1	11	252
Autres voitures du service-marchandises	.....	.....	.....	.....
Total	14,199	113	511	14,597
Matériel des travaux—				
Wagons à ballast	1,032	2	.....	1,030
Wagons-grues	8	.....	.....	8
Fourgons à freins	138	8	30	160
Autres voitures du service de la voie	393	9	.....	384
Total	1,571	19	30	1,582
Nombre total de locomotives	283	3	25	305
Nombre total de voitures	16,125	139	547	16,533

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS—GRAND-TRONC-PACIFIQUE

Rapport annuel sur les améliorations pour l'exercice finissant le 31 décembre 1920

La voie principale exploitée par le réseau des chemins de fer nationaux canadiens avait, à la date du 1er janvier 1920, 13,945.97 milles de longueur.

Le 31 décembre 1920, la longueur des voies en exploitation était comme suit:

Chemin de fer Intercolonial, y compris l'Intercolonial et Nouveau-Brunswick, et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard	1,669.54
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard	276.29
Embranchements dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la province de Québec	276.03
Chemin de fer de Québec au Saguenay	62.00
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec (affermé)	172 07
Chemin de fer Transcontinental, lignes de l'Est et de l'Ouest, y compris la petite artère du lac Supérieur	2,006.58
Réseau du Nord-Canadien	9,859.78
Grand-Tronc-Pacifique	2,732.40
Longueur totale des lignes entièrement en exploitation des chemins de fer nationaux canadiens	17,054.69

Dans le cours de l'année, la longueur des lignes s'est accrue comme suit:

Chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, acheté par le Gouvernement canadien et mis en exploitation le 1er avril 1920	29.59
Chemin de fer Caraquet & Gulf Shore, acheté par le Gouvernement canadien et mis en exploitation le 1er juin 1920	80.01
Chemin de fer du Cap-Breton, acheté par le Gouvernement canadien et mis en exploitation le 1er juillet 1920	30.64
Longueur ajoutée par voie d'acquisition	140 24

Lignes terminées et mises en exploitation:

Chemins de fer du Gouvernement:	
Chemin de fer de Québec au Saguenay, mis en exploitation le 1er octobre 1920	62.00
Chemin de fer Nord-Canadien, lignes de l'Est:	
Voie directe de Washago, mise en exploitation en juin 1920	1.10
Voie directe de Saint-Marc, mise en exploitation le 23 septembre 1920	2.36
Embranchement de Cartierville, mis en exploitation le 25 octobre 1920	0.84
Chemin de fer Nord-Canadien, lignes de l'Ouest:	
Chemin de fer de Speddon à la jonction Saint-Paul, mis en exploitation en janvier 1920	98.50
Chemin de fer de Dunbline au lac Lucky, mis en exploitation le 3 octobre 1920	19.75
Chemin de fer d'Eaton à Alsask, mis en exploitation le 20 décembre 1920	33.13
Chemin de fer de Speddon à Saint-Paul-de-Métis, mis en exploitation le 20 décembre 1920	22.80
	240.48
Réduction de parcours due au raccordement entre les embranchements de Grenville et de Lachute	4.40
Augmentation nette de parcours due à la construction	236.08

Le 23 août 1920, le Grand-Tronc-Pacifique, qui était exploité sous le séquestre du ministre des Chemins de fer et des Canaux, a été racheté, avec un parcours de 2,732.4 milles.

Milles ajoutés durant l'année, 3,108.72.

Améliorations de la voie durant l'année, de la façon suivante:

Posage de nouveaux rails de 85 livres, en 1920:

Chemin de fer de l'Etat, lignes de l'Est	158 milles
" " l'Ouest	12 "
Chemin de fer Nord-Canadien, lignes de l'Ouest	161 "
" " " l'Est	72 "
	403

Pose de traverses:

Chemin de fer de l'Etat, lignes de l'Est	1,245,472
" " l'Ouest	204,773
Chemin de fer Nord-Canadien, lignes de l'Ouest	2,441,177
" " " l'Est	1,457,768
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	1,422,479
	6,771,669

Ballast, 1920—Imputable au frais de premier établissement:

Chemin de fer de l'Etat	30 milles
Chemin de fer Nord-Canadien, lignes de l'Ouest	230 "
" " " l'Est	306 "
	566 "

Eclisses 1920:

Chemin de fer de l'Etat, lignes de l'Est	560,400
" " l'Ouest	54,400
Chemin de fer Nord-Canadien, ligne de l'Ouest	232,000
" " " l'Est	433,600
Chemin de fer Halifax & South Western	néant
	1,280,400

Coussinets, 1920:

Chemin de fer de l'Etat, lignes de l'Est	5,000
" " l'Ouest	25,000
Chemin de fer Nord-Canadien, lignes de l'Ouest	14,000
" " " l'Est	6,800
Chemin de fer de la baie d'Hudson	néant

Clôturage—fils métalliques et paraneige:

Chemin fer de l'Etat	77 milles
Chemin de fer Nord-Canadien, lignes de l'Ouest	94 "
" " " l'Est	50 "
	221 "

Nouvelles constructions et améliorations aux installations déjà existantes

—	Ch. de fer du gouvernement canadien		Ch. de fer Nord-Canadien		Totaux
	Lignes de l'Est	Lignes de l'Ouest	Lignes de l'Est	Lignes de l'Ouest	
Gares de voyageurs—Nouvelles	6	2	22	17	47
Agrandissements	6	.....	3	14	23
Gares des marchandises—Nouvelles	3	.....	3	4	10
Agrandissements	7	.....	1	7	15
Dortoirs des cantonniers	38	5	37	69	149
Autres bâtiments—Nouveaux	13	2	11	111	137
Agrandissements	2	.....	1	14	17
Services du charbon	8	.....	1	7	16
Services d'eau	14	.....	9	8	31
Voies d'évitement	102	8	57	86	253
Ponceaux neufs	137	.....	30	12	179
Ponts neufs	10	1	29	18	58
Ponts et viaducs en bois remployés	2	16	54	23	95

Il y a eu en outre beaucoup d'autres travaux entrepris et terminés, tels que la construction de quais, de cendrier, de fosses, de passages à niveau, publics et privés de fossés, de puits pour la fourniture de l'eau aux gares, de chaussées, etc., et l'installation de plaques tournantes, de bascules, de machines dans les ateliers et les rotondes, d'appareils de chauffage et d'éclairage dans les gares, etc.

Suit un exposé des principaux travaux exécutés au cours de l'année.

Chemins de fer du Gouvernement canadien

L'installation de tête de ligne de Halifax, ou on a achevé le bâtiment d'entrée en gare et les quais. On a complété 80 p. 100 du nivellement à Fairview.

Pavage des rues dans le voisinage des gares et des installations de tête à quatre stations.

Réaménagement des cours à Mulgrave, Stellarton, Sydney, Royalty-Junction, Drummondville, McGivney, et Amos, ainsi que de plusieurs cours moins importantes. La plus grande partie de ces travaux est terminée.

Le doublement de la voie entre Truro et Belmont, Springhill et Maccan, Chaudière-Junction et Saint-Nicholas, Bagot et Rosalie-Junction a été terminé et la double voie est maintenant en exploitation. La voie directe entre la subdivision de Saint-Jean et le Transcontinental national à l'extrémité ouest de la cour de Moncton a été terminée à l'exception d'une petite partie de l'empierrement.

Le nivellement de l'emplacement de tête des locomotives, à Moncton, a été terminé et est maintenant prêt pour l'érection des bâtiments de tête et des voies de garage. Le nouveau dispositif permettra la manutention de tout le trafic dans une seule cour, facilitera grandement la manutentation des trains et des locomotives et réduira de beaucoup les frais.

A la cour d'Island, à Saint-Jean, neuf nouvelles voies de garage d'une capacité de 590 wagons, pour le trafic d'exportation, ont été terminées et mises en service.

On a terminé, dans une proportion de 42 p. 100, au cours de l'année, le renouvellement de l'infrastructure d'un pont à double voie sur la Tantramar, près de Sackville.

Au cap Tormentine on a trouvé nécessaire de draguer le chenal d'entrée et le bassin de virement, afin de donner une plus grande profondeur, pour éviter le danger que courait le bateau-passeur de l'île du Prince-Edouard, de toucher fond à marée basse et dans les tempêtes. Ces travaux sont terminés dans une proportion de trente pour cent.

Entre McGivney-Junction et Fredericton, subdivision de Fredericton, on a entrepris la révision du nivellement et de l'alignement à Durban et à Taymouth. Ce travail est à 50 p. 100 terminé.

A Chaudière-Junction, on a commencé à améliorer les installations pour le service des locomotives, qui étaient insuffisantes et défectueuses Quand seront terminés ces travaux on pourra abandonner les installations du service des locomotives à Lévis et celles du port, du côtés nord du Saint-Laurent, le service pouvant tout se faire à la Chaudière. Le raccordement de Charny au pont de Québec, pour faciliter les opérations du chemin de fer est au quart terminé.

Aux ateliers de Saint-Malo, ont été installés de nouveaux outils et machines, et de nouvelles voies ont été établies.

Chemins de fer nationaux canadiens (Lignes de l'Ouest)

Un nouvel élévateur à Port-Arthur a été mis en exploitation.

Réaménagement de la cour à Atikokan ; de nouvelles voies ont été posées et les anciennes voies ont été disposées autrement pour faciliter le service.

Fort-Francis.—On a établi une rotonde, un hangar à chaudière et une plaque tournante.

On a ajouté des machines aux ateliers de Fort-Rouge, à Winnipeg, pour faciliter les réparations du matériel roulant, etc.

On a commencé la construction d'un atelier, et l'installation nécessaire pour le service des locomotives et de la cour à Nutana.

A Eaton, subdivision d'Elrose, on est à construire des bâtiments de tête de division et à poser des voies de garage, etc.

On a amélioré la cour à Prince-Albert.

Chemin de fer du Nord-Canadien (Lignes de l'Est).

En vue de la coopération du chemin de fer du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, on a exécuté des travaux d'extension et de modification aux voies et aux bureaux du trafic des marchandises, aux cours de la rue Cherry, Toronto. Cela a permis de réaliser une épargne.

On a raccordé le chemin de fer du Nord-Canadien et celui du Grand-Tronc, à Pembroke, pour permettre au train du Nord-Canadien de se servir de la gare du Grand-Tronc. On a élargi les cours du Nord-Canadien à cet endroit, en vue de faire face au trafic combiné de ces compagnies.

On a installé un raccordement temporaire entre la voie du Nord-Canadien et celle du Grand-Tronc, à Napanee et à Washago.

On a réuni les installations du restaurant et du service de messageries, à North-Bay.

A Capréol, sur le Nord-Canadien, un édifice de la Y.M.C.A. a été complété.

Amélioration de la voie et renforcement des ponts de la subdivision du Saint-Laurent.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Des déplacements de voies ont été effectués dans les subdivisions de Lucerne et de Fraser.

Travaux d'amélioration opérés à l'embarcadère du bac transbordeur de Prince-Rupert.

Clôturage de la voie ferrée dans la division des montagnes, subdivision de Cut-Knife.

Les réservoirs d'eau à Colfax, Shontz, Prince-Albert, Jnstice, Kinsella et Bruce, ont été améliorés.

Quelques-unes des gares furent installées à Avonhurst, Lorlie, Giroy, Domrémy, Wakaw, Carruthers et Houston.

Des ponceaux furent construits et des ponts furent remblayés à certains endroits.

Des travaux de ballastage, de fossoyage, de parement à pierres perdues et de stucage des gares furent exécutés.

On se propose au cours de la présente année de continuer les travaux restés inachevés, à la fin de l'année dernière, et d'en commencer d'autres dont les principaux sont brièvement indiqués ci-après.

Chemins de fer du Gouvernement canadien.

Continuation du travail de dragage, à Cap Tourmentin, doublement de la voie du pont jeté sur la rivière Tantramar, près de Sackville, construction d'installation terminales à Moncton, Island Yard et Saint-Jean, (N.-B.), renforcement des voies subsidiaires dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la province de Québec, rectification des pentes et de l'alignement de la subdivision de Fredericton et construction d'installations pour locomotives, à la jonction de la Chaudière.

Des travaux importants, y compris l'installation de signaux automatiques de section entre Maccan et la jonction de Painsec, Monckton et la jonction du Pacifique, Charny et Bridge, et le remplacement de ponts sur chevalets sur les voies subsidiaires de l'est et de l'ouest du chemin de fer Transcontinental.

A propos de la coordination du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, on a l'intention de prolonger la cour de Sainte-Rosalie et de fournir un nouvel approvisionnement d'eau, celui qui existe, à l'heure présente, étant insuffisant.

Sur le chemin de fer Québec-Saguenay, au cours de l'année dernière, des travaux de construction furent opérés pour terminer la voie et la mettre en état d'être utilisée. L'exploitation en a commencé le 1er octobre 1920. On a l'intention, cette année, de faire un parement à pierres perdues aux talus et de réparer l'outillage.

Quant au chemin de fer de la baie d'Hudson, on se propose de fournir 170,000 traverses et d'y faire certains travaux de ballastage et de nivellement.

Chemin de fer du Nord-Canadien (Lignes de l'Ouest).

De nouveaux ponts sont projetés pour traverser la rivière Otter Trail et sur la subdivision North Lake, pour traverser la rivière Saskatchewan du Sud à proximité de Saskatoon.

A Winnipeg, des voies supplémentaires terminales sont requises, et l'établissement d'une nouvelle cour est projeté à Nutana, ainsi que des changements à la cour d'Edmonton, et enfin, l'établissement d'une nouvelle à Wayne.

Un nouvel approvisionnement d'eau est demandé à Dana et à Lloydminster et à Kindersley, pour faciliter la circulation des trains.

On juge nécessaire de reconstruire une partie de la voie de la sub-division Hanna avec des rails de 85 livres, à cause du fort trafic de charbon qui provient des houillères Drumheller, et aussi environ 25 milles de la voie principale, sub-division Kamsack.

L'intention est de compléter le troisième bac transbordeur devant faire le service entre l'île de Vancouver et la terre ferme.

Chemin de fer du Nord-Canadien (Lignes de l'Est).

Amélioration des installations terminales de Joliette et Limoilou.

De nouveaux ponts doivent être installés sur les sub-divisions de Jonquières, Robervai, Saint-Laurent, Muskoka, North-Bay, Pembroke, Oba et lac Long, et il faut en renforcer d'autres, en vue de pouvoir supporter de grosses locomotives.

A Harrowsmith, il faut installer un matériel de fermeture et d'ouverture des voies pour assurer la sécurité des trains.

Les ponts d'acier légers seront remplacés, et les ponts sur chevalets seront ou remblayés ou remplacés, sur les subdivisions Chester et Liverpool et Port-Wade, du chemin de fer Halifax et South-Western.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Construction d'une gare avec restaurant, à Prince-George, et d'une remise à bagage, etc., à Prince-Rupert.

Installations de rotondes pour locomotives à Melville et Edson.

[L'hon. M. Reid.]

Réservoirs d'eau à Melville, Hubbard, Archydal et sur la sub-division de River-Hurst, Boundary et Cudworth.

Construction de grands ponceaux précédant le remplissage des ponts sur chevalets en bois sur les subdivisions Brûlé et Evansburg.

Ateliers de wagons d'Edmonton.

Quai au saumon de Prince-Rupert.

Co-ordination des services des chemins de fer Nationaux Canadiens, du Grand-Tronc et du Nord-Canadien, et du Grand-Tronc-Pacifique.

On a nommé des comités conjoints afin d'assurer une organisation plus efficace et d'effectuer un réduction des dépenses par une fusion des services partout où cela était possible. Pour correspondre plus facilement avec le chemin de fer du Grand-Tronc, on propose de construire cette année des lignes à Washago, Otter Lake et Napanee, de prolonger la voie à North Bay et de faire certaines améliorations à Hawkesbury et Rockland. Pour la correspondance avec le Grand-Tronc-Pacifique, on propose de construire une nouvelle ligne à Stony Plains, Alix et Calgary, de prolonger et compléter la voie ferrée à Portage-la-Prairie, Stony Plains, Edson, Jasper et Riley, aussi de faire certains changements devant permettre d'éliminer des installations inutiles à Portage-la-Prairie, Yorkton, Mile 800, Evansburg, Lampman et Regina.

TELEGRAPHES NATIONAUX DU CANADA

ETAT INDIQUANT LE NOMBRE DE POTEAUX ET FILS DE PARCOURS

	1er janvier 1921		1er janvier 1920	
	Poteaux	Fils	Poteaux	Fils
Réseau du C.N.C. (y compris le Transcontinental et l'Intercolonial)	10,424	44,553	10,204	35,967
Réseau du Great-North-Western	8,181	29,401	8,264	29,465
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	2,820	14,430	2,822	14,252
Total	21,425	88,384	21,380	79,684

PRINCIPAUX FILS ADDITIONNELS POSÉS EN 1920

Quantité	Genre de fil	Entre	Distance en milles
2	Cuivre	Toronto et Montréal	746
1	"	Montréal et Québec	177
1	"	Québec et Chicoutimi	227
3	"	Toronto et Winnipeg	3,927
1	"	Montréal et Winnipeg	1,457
1	"	Toronto et Montréal	373
1	"	Toronto et Parry Sound	149
1	Fer	Edmonton et Vancouver	776
1	"	Kamloops et Vancouver	260
		Total	8,092

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

N.P.—Etat des travaux faits sur les nouvelles lignes construites en 1920.

Lignes de l'Est:

On n'a pas construit de nouvelles lignes d'embranchement dans l'Est, tous ces travaux ayant été limités cette année aux lignes de l'Ouest.

Lignes de l'Ouest:

Nivellement—

Au cours de l'année on a achevé les travaux de nivellement sur une distance équivalente à 141 milles. Le mot "équivalent" veut dire que dans certains endroits les travaux ont pu ne pas être complètement achevés, de sorte qu'on a pris cette moyenne proportionnellement à la distance totale pour indiquer le nombre de milles.

Sur ces 141 milles il y en a 88.8 sur les lignes des prairies et 52.7 sur la ligne d'Okanagan dans la Colombie-Anglaise.

Dans un état ci-joint, on indique en détail les sections dans lesquelles ces travaux de nivellement ont été faits. Les chiffres, établis pour les différentes provinces, sont les suivants: Manitoba, 14 milles 4; Saskatchewan, 52.6; Alberta, 22.1, et Colombie-Anglaise, 52.7.

Ponts et viaducs—

Sur les nouvelles lignes construites en 1920, on a employé pour l'érection de 40 ponts et viaducs 2,781,893 pieds de bois (mesure de planches), 79,682 pieds linéaires de pilotis, et 139,910 livres de fer. On a placé aussi une charpente en bois, système Howe, de 147 pieds. Le tableau ci-joint indique l'endroit où ce travail a été fait.

Pose des rails—

On a posé en 1920, 147 milles 6 de rails sur les nouvelles lignes, dont 128.1 sur les lignes de l'Ouest et 19.5 sur la ligne de l'île Vancouver en Colombie-Anglaise. Un état détaillé ci-joint et divisé par province montrant les embranchements sur lesquels cette voie a été posée, fait voir qu'on a posé 0.0 milles en Manitoba, 73.9 milles en Saskatchewan; 54 milles 2 en Alberta et 19 milles 5 en Colombie-Anglaise.

Dans la pose de cette voie on a aussi placé 86 aiguilles et cœurs d'aiguillage pour les voies d'évitements et les "voies de jonction" de nouvelles lignes; 20 voies d'évitements et 4 "voies de jonction" ont été installées. Ceci a utilisé 8 milles 9 de voie en outre de la voie principale plus haut nommée.

Regalage et ballastage.

En 1920, on a posé le ballast sur 182.5 milles de voie nouvelle; dont 163 milles dans la section des prairies et se décomposant comme suit: 40 milles sur l'embranchement Alaska, 120 milles sur l'embranchement Oliver et trois milles sur la voie double de Munson-Wayne, près de Drumheller. Le reste, c'est-à-dire 19 milles 5, a été utilisé sur la ligne de l'île de Vancouver.

Edifices et construction—Réservoirs—

Pendant la saison on a terminé sept réservoirs pour les lignes nouvelles ainsi que 4 postes des pompes et 6,400 pieds linéaires de tuyaux pour les desservir.

Gares—

Pendant l'année on a construit sur les nouvelles lignes quatre gares de 3ème classe, 5 de 4ème classe, 17 abris pour voyageurs et marchandises, 19 plateformes de chargement et 15 cours à bestiaux.

Cabanes de cantonniers—

Seize cabanes de cantonniers ont été terminées en 1920 sur les lignes nouvelles. Les embranchements sur lesquels ces dépôts ont été construits sont indiqués au tableau ci-joint.

Parcours additionnel en exploitation.

En 1920 on a passé au service d'exploitation pour exploitation permanente 85 milles 23 de voie des lignes de l'ouest du Nord-Canadien et, en outre de cela, 120 milles 8 de nouvelles lignes ont été passés au service d'exploitation pour être utilisés par le service de construction, ce qui donne un total de 206 milles 03. On trouvera ci-joint un état détaillé montrant ces lignes et leur longueur.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

TABLEAU DU TERRASSEMENT ET DE LA POSE DES RAILS SUR LES NOUVELLES LIGNES, EN 1920

N° sur la carte	—	Terrassement	Pose de rails
	Manitoba—		
1	Prolongement d'Amaranthe	4·5	.....
2	Ste-Rose du Lac	9·63	.....
	Totaux pour le Manitoba	14·1	.....
	Saskatchewan—		
12	Alaska, S.E.	.....	19·7
16	Acadia-Valley	2·6	.....
13	Eston, S.E.	5·2	.....
7	Humboldt—Melfort	3·9	31·87
1	Luck Lake	6·1	.....
6	Melfort, N.E.	11·7	.....
3	Peebles—Lampman	1·8	.....
10	Swift Current	4·1	7·14
4	Thunderhill—Prolongement	5·8	7·25
15	Jackfish Lake	5·9	8·00
8	Prince Albert, N.E.	3·9	.....
14	Turtleford, E.	1·6	.....
	Totaux pour la Saskatchewan	52·6	73·9
	Alberta—		
16	Acadia Valley	6·9	.....
18	Hanna—Medicine Hat	5·1	8·0
20	Oliver, N.E.	0·4	20·9
22	Onoway	2·9	19·2
21	Red Deer, éperon de	3·8	6·1
25	Munson Double, voie de	3·0	.....
	Totaux pour l'Alberta	22·1	54·
	Colombie Anglaise—		
	Embranchement d'Okanagan	52·7	.....
	Vancouver, ligne de l'île de	.....	19·5
	Totaux pour la Colombie Anglaise	52·7	19·5

Sommaire	Terrassement	Pose des rails
Sommaire—		
Manitoba	14·1	.....
Saskatchewan	52·6	73·9
Alberta	22·1	54·2
Total pour les prairies	88·8	128·1
Colombie Anglaise	52·7	19·5
Totaux	141·5	147·6

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

ETAT DES TRAVAUX, AUTRES QUE CEUX DE TERRASSEMENT ET DE LA POSE DE LA VOIE, EXECUTÉS PAR LE SERVICE DE LA CONSTRUCTION SUR LES NOUVELLES LIGNES DE L'OUEST EN 1920

N° sur la carte	—	Régalage de la voie	Branchements simples établis	Réservoirs	Remises des pompes	Conduites	Gares de 3e classe	Gares de 4e classe	Abris pour voyageurs à marchandises	Dépôts de section	Quais de chargement	Cours à bestiaux	Nombre de viaducs	Treillis.	Pilotis enfoncés	Fer
		Milles				Pds lin.								M.P.B.M.	Pds lin.	Liv.
1	Alsask, S.-E.	40	4	2	1	.....	1	2	1	3	3	5	.....	.....	.....	.....
7	Melfort—Humbolt	.....	10	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	1	1	5	38,000	2,280	2,280
18	Hanna—Medicine Hat	.....	7	1	.....	1,500	1	1	3	5	7	3	4	279,963	16,920	14,186
15	Jackfish Lake, embranchement de	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	63,600	2,525	3,200
25	Munson, double voie à	3	21	1	1	400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	201,312	15,127	4,215
20	Oliver N.-E.	120	12	1	.....	1,000	1	1	8	6	7	5	1	295,780	11,330	10,490
22	Onoway, embranchement d'	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	1,436,407	31,500	69,019
21	Red Deer, éperon à	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	Swift Current, prolongement à	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
4	Thunderhill Br.	.....	7	1	1	2,500	.....	1	1	1	.....	1	.....	.....	.....	.....
	Total des lignes des prairies	163	78	6	3	5,400	4	5	13	16	19	15	37	2,315,062	79,682	103,390
	Vancouver, ligne de l'île de	19·5	8	1	1	1,000	.....	.....	4	.....	.....	.....	3	466,830	.....	36,520
	Total	182·5	86	7	4	6,400	4	5	17	16	19	15	40	2,781,892	79,682	139,910

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Etat du nombre de milles de voies nouvelles mises en exploitation provisoire ou permanente en 1920

Lignes transférées au service de l'exploitation pour être exploitées à titre permanent

Saskatchewan :		
Ligne d'Alsask, S.-E., depuis Eaton, mille 115, jusqu'à Alsask, mille 148.13	33.15	
12. Alsask, S.-E., de Glidden, mille 105, à Eaton, mille 115	10.0	
11. Luck-Lake	19.75	62.90
Alberta :		
20. Oliver, N.-E., de Spedden, mille 98.5 à Saint-Paul, mille 120.85	22.35	22.35
Nombre total de milles de voies nouvelles mis en exploitation permanente		85.23

Lignes transférées au service de l'exploitation pour être mises en fonctionnement au compte du service de la construction

Saskatchewan :		
4. Tronçon de Thunderhill, de Preeceville, mille 72.6 à Lintlaw, mille 12.3	27.7	
10. Tronçon de Gravelbourg, de Gravelbourg, mille 79, à Hodgeville, mille 104.6	25.6	
7. Ligne de Melfort-Humbolt, de Humbolt à Lake Lenore	15.0	68.3
Colombie-Anglaise :		
Lignes de l'île Vancouver, de Victoria à mille 52.5	52.5	52.5
Nombre total de milles de voies nouvelles mis en exploitation provisoire		120.8
Nombre total de milles de voies nouvelles mis en exploitation		206.3

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

RESEAU DES VOIES FERREES DU NORD-CANADIEN

Matériel d'exploitation

—	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Locomotives du type Consolidation	.....	.....	.....	.....	58,000 00	.....	.....
Locomotives du type Pacific	.....	.....	.....	.....	.....	57,000 00	.....
Locomotives du type Medium	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61,250 00
Locomotives Heavy-Pacific	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64,250 00
Locomotives Santa Fe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72,500 00
Locomotives de manœuvres à six roues	.....	.....	.....	.....	40,500 00	37,000 00	39,225 00
Voitures des 1re classe	16,586 00	16,250 00	.....	.....	.....	33,000 00	.....
Wagons-observatoires	.....	.....	.....	.....	.....	46,000 00	.....
Wagons-lits	.....	28,250 00	.....	.....	35,890 00	46,000 00	49,500 00
Wagons-restaurants	25,050 00	.....	.....	.....	34,100 00	44,000 00	46,000 00
Wagons d'excursions	.....	.....	.....	.....	.....	39,500 00	.....
Wagons-poste	11,500 00	.....	11,500 00	.....	.....	29,750 00	.....
Wagons-glacières pour marchandises	1,640 00	.....	.....	2,700 00	4,097 00	4,000 00	5,025 00
Wagons-glacières pour messageries	.....	.....	.....	.....	4,642 00	.....	12,240 00
Fourgons d'acier	.....	*6,666 00	*8,000 00	.....	.....	23,500 00	24,000 00
Wagons d'acier pour immigrants	16,575 00	.....	.....	.....	.....	32,500 00	.....
Wagons de service général	1,346 00	1,346 00	.....	.....	3,179 00	3,179 00	3,250 00
Wagons à ballast	.....	1,261 50	.....	.....	3,179 50	3,075 00	3,425 00
Wagons de queue	.....	1,485 00	.....	2,096 00	2,376 00	2,888 64	3,033 10
Wagons fermés	1,150 00	1,150 00	.....	.....	2,750 00	2,507 00	2,960 00
Wagons à bestiaux	846 00	.....	875 00	.....	2,271 00	2,285 00	2,640 00
Wagons à plate-forme découverte	.....	*850 00	.....	.....	2,370 00	2,215 00	.....
Charrues à neige	.....	5,000 00	.....	.....	8,000 00	8,484 52	9,141 50

En 1915 et 1916, les fourgons à bagages étaient en bois; en 1919 et 1920, ils étaient en acier. En 1915, les wagons à plate-forme découverte étaient en bois; en 1918-1919, ils étaient à charpente inférieure d'acier.

ÉTAT COMPARATIF DES PRIX

Matériel	1914	1920	Augmentation pour cent
Matériaux pour freins à air comprimé	Moins 25%	Plus 50%	100
Essieux	2·25 quintal	6·00 quintal	166
Barres d'angle, 60 livres	1·65 quintal, gare Soo	3·50 quintal, gare Soo	112
Barres d'angle, 80 livres	1·65 quintal, gare Soo	3·50 quintal, aare Soo	112
Boulons de voie, 60 livres	3·10 quintal	6·75 quintal	117
Boulons de voie, 80 livres	3·10 quintal	6·75 quintal	117
Sabots de frein (wagon-marchandises)	35·00 tonne nette	80·00 tonne nette	128
Sabots de frein (wagons-marchandises)	56·00 tonne nette	95·00 tonne nette	69
Fonte (acier)	4·75 quintal	13·00 tonne nette	173
Fonte (fer gris)	2·30 quintal	5·25 quintal	128
Ciment	1·66 gare Montréal	3·60 (avril gare Longue Pte)	116
Attelages (Sharon pour wagon-marchandises)	20·50 paire	56·00 paire	173
Huile de pétrole	·14 gallon	·27 gallon ½	96
Clôtures	·20 perche	·56 perche	180
Essence	·15 gallon	·40 gallon	166
Boyau, frein à air	·85 pièce	1·70 pièce	100
Boyau, calorifère à vapeur	1·17 pièce	2·95 pièce	152
Barres, fer et acier mou	1·75 quintal	4·00 quintal	128
Bois—			
Planches d'épinette	22·00 mille pieds	47·50 mille pieds	115
Planches de sapin	33·50 gare Sudbury	90·00 gare Vancouver	168
Bois de pin	27·00 mille pieds	70·00 mille pieds	159
Clous	2·00 quintal	5·65 quintal	182
Peinture—			
Rouge pour wagon-marchandises	·80 gallon	2·00 gallon	150
Pour voitures Pullman	·22 par liv.	·45 par liv.	104
Blanc de plomb et huile	7·25 quintal	16·15 quintal	
Huile de lin bouillie	·60 gallon	2·50 gallon	316
Tuyaux	Liste moins 74½—7—2	Moins 30%	204
Rails	32·00 tonne anglaise	60·00 tonne anglaise	87
Feuilles de tôle et d'acier	3·00 quintal	10·55 quintal	251
Grands clous pour voie	2·07 quintal	4·65 quintal	124
Plates-formes d'aiguilles, ligne principale	17·00	38·50	126
Plates-formes d'aiguilles, cour	16·00	36·50	128
Plaques de traverses	1·85 quintal gare d'Ottawa	3·85 f.a.b. Toronto	108
Tubes pneumatiques	2·10 quintal	7·50 quintal	257
Bourre—coton	·0772 liv. ½	·15 liv. ¾	118
Laine pour wagons-marchandises	·0970 liv.	·2685 liv.	176
Laine pour locomotive et voitures voyageurs	·1195 liv.	·33 liv. ½	180
Roues, wagons-marchandises	28·00 tonne nette	43·00 tonne nette	53
Mèches	13·50	23·25	72
Uniformes, conducteurs	20·00	40·00	100
Traverses	·45	·81 partie de chargement en gare	80
Charbon	3·16 tonne	6·86	111

M. CASGRAIN: Puis-je demander au ministre...

M. l'ORATEUR: Avant que l'honorable député en dise davantage, je dois faire observer à la Chambre qu'il est douteux qu'un ministre puisse être interrogé au point où nous en sommes. Si ces honorables députés désiraient questionner le ministre il ne leur serait accordé que très peu de latitude pour le faire au moment actuel; il serait bien préférable, à mon avis, et je suis persuadé que la Chambre sera de cette opinion, que les questions fussent différées jusqu'à ce que la Chambre se soit formée en comité général.

[L'hon. M. Reid.]

M. BUREAU: Si je ne me trompe, aux termes du règlement nous nous formons maintenant sans autre formalité en comité des subsides, et je désire faire observer que cela pourrait fournir l'occasion d'un débat général sur la situation des chemins de fer.

M. l'ORATEUR: J'aurais quitté le fauteuil sans qu'on soulève la question, quand l'ordre du jour pour la discussion des subsides fut appelé en premier lieu, mais j'ai alors déclaré que je demanderais le consentement unanime de la Chambre pour que le ministre pût faire sa communication, après quoi je quitterais le fauteuil en conformité du règlement.

SUITE DE LA DISCUSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Entomologie, $26,000.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre de l'Agriculture voudra-t-il indiquer la raison de cette augmentation de $8,000 pour ce crédit?

L'hon. M. TOLMIE: Ce crédit pour l'entomologie est destiné à l'étude des insectes qui intéressent l'agriculture, et causent des dégâts aux produits agricoles pour un montant de plus de 100 millions par année.

L'augmentation de 8,000 dollars comprend d'abord une allocation de cinq mille dollars au bureau impérial d'entomologie. Celui-ci a son siège à Londres et il se compose des représentants de tous les Dominions anglais. Il y fait des recherches et recueille des renseignements touchant les divers insectes parasites de tous les coins de la terre. Le bureau est entretenu par les différents dominions intéressés. De temps à autre, il publie des imprimés renfermant les derniers renseignements sur les insectes en question. Ces renseignements sont constamment à la disposition du département lorsqu'il en a besoin. Ils sont particulièrement utiles lorsqu'un insecte inconnu fait son apparition parmi nos moissons qu'il pourrait avarier, car nous pouvons aussitôt découvrir les mœurs de cet insecte et tout ce que l'on en connaît, en nous adressant au bureau de Londres.

Les autres 3,000 dollars sont destinés à des travaux de sucroît—il faudra des aides supplémentaires cette année, à l'automne, pour combattre le fléau des percemaïs dans les comtés du sud de l'Ontario où se cultive cette céréale—à de nouveaux imprimés et aux frais généraux de bureau.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre a parlé d'un bureau à Londres. Par qui le Canada est-il représenté dans ce bureau?

L'hon. M. TOLMIE: Nous n'avons pas de représentant sur les lieux, et c'est pour cette raison que tous les renseignements amassés sont à notre disposition sur demande, en sus des imprimés qui paraissent régulièrement.

M. MORPHY: Le ministre nous dira-t-il quels autres dominions contribuent à l'entretien du bureau et la somme qu'ils versent?

L'hon. M. TOLMIE: Je suis sûr que l'Inde, le Sud-Africain et la Nouvelle-Zélande contribuent, mais je ne puis dire en ce moment quelle est la somme versée.

L'hon. M. FIELDING: Les rapports publiés par le bureau en question nous apprendraient, j'imagine, comment les fonds sont employés, et nous pourrions obtenir les renseignements voulus en consultant ces rapports, n'est-ce pas?

L'hon. M. TOLMIE: Oui. Je crois savoir que ces renseignements sont publiés.

M. BUREAU: Avant que ce crédit soit adopté, je voudrais tirer au clair une question concernant une décision que le président a rendue mardi soir. Je ne trouve pas à redire à cette décision et je n'insisterai pas, mais elle revenait à dire que, après que le comité des subsides a adopté un crédit, un ministre peut mettre en discussion le budget de son département ou celui d'un autre département en tout temps, pour bien dire, pendant la séance du comité; et que le seul moyen pour nous d'empêcher la mise en discussion du budget d'un département que nous n'avons pas consenti à discuter, c'est de ne pas laisser adopter le crédit qui est à l'étude. Or, je ne désire pas entraver l'ouverture des crédits du ministère de l'Agriculture; au contraire, je voudrais plutôt qu'ils soient adoptés avec la plus grande célérité. Cependant, je remarque que, hier soir, le représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) lui ayant demandé quels seraient aujourd'hui nos travaux, le premier ministre lui a répondu:

> Demain est un jour réservé au ministère. Les objets dont nous nous occuperons comprendront la motion invitant la Chambre à se déclarer en comité des subsides pour l'examen du budget de l'agriculture ou de tout autre crédit que nous aurions le droit de discuter.

Or, ces paroles sont bien vagues. Le ministre du Commerce (sir George Foster) et le ministre de la Justice (M. Doherty) me donneront raison, j'en suis sûr lorsque je dirai qu'il a toujours été d'usage, les années passées, de déclarer clairement, au moment de lever la séance, quelle serait la besogne du lendemain. Telle a été la pratique depuis la Confédération. Nous semblons retomber dans le vague, et autant vaut trancher sur l'heure la question de savoir ce qu'il y a de mieux à faire, pour qu'il n'y ait pas de malentendu à l'avenir. Pour ma part, je veux accélérer les travaux de la Chambre, mais il convient que nous sachions à quoi nous en tenir, au lieu de rester dans les ténèbres. S'il s'agit de tirer quelque mince avantage de

ces ténèbres, je veux bien discuter l'affaire à fond. Si nous ne pouvons pas nous entendre, je suis d'avis que les députés de la gauche devraient continuer à discuter le présent crédit jusqu'à ce qu'on nous renseigne sur ce qui viendra après.

Nous méritons plus d'égards qu'on ne semble nous en avoir marqué, et je crois que la besogne s'expédierait plus rapidement si on nous fournissait les renseignements auxquels nous pensons avoir droit. A en juger par votre décision de l'autre soir, monsieur le président, les ministres ne peuvent, le jeudi et le vendredi, mettre en discussion que les seuls objets dont l'étude a déjà été abordée à une autre séance; mais il leur est loisible, tous les autres jours, de faire porter la discussion sur n'importe quel sujet.

M. le PRESIDENT: Avec la permission du comité, j'appellerai l'attention de l'honorable député sur le texte de la décision que j'ai rendue mardi soir. En se rapportant à la page 1021 du hansard (édition non revisée), il constatera que, répondant à l'honorable représentant de Québec-Est (M. Lapointe), qui voulait savoir si tous les ministres peuvent mettre leurs budgets en discussion le même jour, j'ai dit que:

—si le comité voulait en disposer assez rapidement pour leur permettre de le faire, les ministres pourraient exercer ce droit, sauf le jeudi ou le vendredi, lorsque leurs crédits ne sont pas déjà venus en discussion.

Les crédits du ministère de l'Agriculture sont les seuls qui soient encore venus en discussion, et c'est pourquoi on ne peut, si ce n'est du consentement unanime du comité, aborder aujourd'hui le budget d'un autre ministère.

M. BUREAU: Et le mardi?

M. le PRESIDENT: Ce jour-là, on peut examiner n'importe quel article du budget.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: A la suite d'une motion à cet effet.

M. le PRESIDENT: Oui, après que l'on a adopté la motion invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. M. FIELDING: C'est plutôt une question de politesse que de règlement. Mon honorable collègue de Trois-Rivières observe avec raison que c'est à la fois accommoder la Chambre et marquer des égards envers l'opposition que d'annoncer à la fin de chaque séance ce qui sera fait le lendemain. Si l'on vient à modifier le programme, la politesse veut qu'on en prévienne les membres des deux côtés de la Chambre.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je suis entièrement d'accord avec mon honorable ami.

M. ROBB: Le très honorable leader de la Chambre me permettra-t-il de lui faire observer qu'il y aurait le plus grand avantage à adopter l'usage qui prévaut aux communes anglaises et suivant lequel le ministère annonce chaque jeudi ce qui se fera chacun des jours de la semaine suivante?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cela serait parfois difficile et n'accommoderait pas toujours la Chambre. Interprétée à la lumière de l'entretien que nous venons d'avoir, la règle qu'a exposée M. le président nous suffira, je crois.

M. BUREAU: Tandis que nous sommes sur le sujet, je ferai observer au leader de la Chambre que l'annonce faite hier soir des objets dont nous devons nous occuper aujourd'hui est bien vague. Je cite les paroles mêmes du premier ministre:

Les objets dont nous nous occuperons comprendront la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides pour l'examen du budget de l'agriculture ou de tout autre crédit que nous aurions le droit de discuter.

Je veux savoir si nous allons rester dans une incertitude pareille. Il faudrait connaître de façon certaine ce qui nous attend; nous pourrions ensuite nous arranger en conséquence.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le président vient de rendre une décision qui précise notre droit; cependant, il me paraît tout à fait raisonnable d'exiger qu'à la fin des séances l'annonce des objets à être mis à l'étude le lendemain soit faite de façon aussi claire que possible. Je suis sûr qu'on ne songe pas à agir autrement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Aux yeux de la gauche, on s'écarte de l'esprit du règlement. La règle dont il s'agit ici est susceptible de nous ravir l'avantage de discuter les affaires d'un ministère au moment où son budget est pour la première fois mis à l'étude. A la page 424 de Bourinot, je relève ce passage:

La disposition restrictive a pour objet de permettre qu'un débat ait lieu avant d'aborder pour la première fois le budget d'un ministère; dans la pratique, cependant, la Chambre consent d'ordinaire à ce que l'examen des crédits d'un ministère ait lieu sans discussion préliminaire, pourvu qu'il soit entendu que cette discussion aura lieu à une heure plus propice. Le

parlement anglais a une règle qui ressemble quelque peu à celle-ci.

Il semble découler de la décision rendue l'autre soir que les députés se trouvent complètement dépouillés du droit de discuter les affaires d'un ministère avant d'entamer l'examen du budget de ce même ministère. A mon avis, le leader de la Chambre devrait nous faire connaître les intentions du Gouvernement à cet égard.

Autrement, comme la dit mon honorable ami de Trois-Rivières, nous serions obligés d'empêcher l'adoption de quelques articles de peur que le Gouvernement ne présente un article de quelque autre département qui n'aurait pas encore été étudié.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami na pas lieu de craindre d'être maltraité.

Administration et mise en vigueur de la loi relative aux épidémies et aux insectes nuisibles, $180,000.

M. McKENZIE: Quels ont été les travaux accomplis à ce sujet? L'an dernier, dans les Provinces maritimes, nous avons entendu parler de l'incursion de la chenille processionnaire dans la province de l'Ontario. Le ministre a-t-il obtenu des moyens efficaces de combattre ce fléau?

L'hon. M. TOLMIE: Je donnerai un aperçu du travail accompli sous le chapitre de ce crédit qui est passablement élevé. Nous avons un personnel qui est sans cesse à l'œuvre pour détruire, non seulement les insectes qui s'attaquent aux animaux, mais aussi ceux qui s'attaquent aux plantes. Nous avons combattu la chenille processionnaire dans certaines parties du pays. Cet insecte cause de grands ravages dans les prés et les jardins. Nous avons donné une bonne préparation aux cultivateurs. C'est un composé de mélasse et d'arsenic avec du son ou autre matière. Les résultats ont été excellents. Il faut beaucoup de temps pour étudier les habitudes de la chenille processionnaire, quatre ans même. Jusqu'ici nous avons trouvé des méthodes de culture très utiles pour la destruction de ce fléau. Dans l'Ouest nous avons découvert trois espèces de sauterelles qui font un tort énorme, ainsi que dans les états du Sud. Avec la coopération des gouvernements provinciaux, nous avons sauvé cette année environ 17 millions aux agriculteurs par l'adoption de certaines méthodes. Dans la Saskatchewan, 1,400,000 acres ont bénéficié de notre traitement. L'Alberta a aussi retiré beaucoup d'avantage de nos travaux. En outre, notre département a fait de nombreuses expériences. L'une a consisté en une sorte d'attrape-sauterelles composé d'un récipient, contenant du pétrole et autres ingrédients, traîné par deux chevaux. A mesure que ce récipient traverse les champs, les sauterelles sont capturées. Cette méthode, cependant, n'a pas été aussi efficace que d'autres. Nous avons aussi essayé le gaz de chlore, mais il revenait cher à 20 piastres de l'acre. Un autre désavantage de cette méthode, c'est qu'elle est fort dangereuse lorsque le vent change de direction. De plus, en employant trop de gaz, on détruit la plante même que l'on veut protéger. Le remède le plus avantageux, avons-nous trouvé, est celui de l'appât avec le son. Quelques-uns de nos fonctionnaires ont découvert que l'emploi de 50 pour 100 de sciure de bois représenterait une économie fort appréciable. On mélange cet appât avec de la melasse pour attirer les sauterelles, et puis l'arsenic qui y est ajouté les fait mourir. Nous avons détruit, de cette façon, un grand nombre de ces insectes et nous nous sommes aperçus que c'était la méthode la plus économique et la plus facile.

Nous avons aussi, comme je l'ai dit, il y a un instant, fait un travail considérable pour détruire le perce-maïs d'Europe. Ce parasite nous est venu des Etats-Unis, et cause des dommages dans certaines régions de l'Ontario où le maïs est cultivé sur une grande échelle. Le gouvernement des Etats-Unis a été tellement alarmé par la présence de ce fléau que, l'an dernier, il a dépensé $400,000 pour l'empêcher d'atteindre les champs de maïs et pour l'enrayer des endroits où il avait déjà fait des ravages. La mouche dépose ses œufs sur les plants de maïs, puis se métamorphose en chenille qui s'introduit dans la tige et monte jusqu'à la râfle du maïs. Nous avons donné tous les renseignements que nous possédions aux régions atteintes par ce fléau, et nous avons publié vingt-cinq mille circulaires à ce sujet.

Nous avons également combattu avec succès la phaline à cul doré, surtout dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Nous avons trouvé bon d'importer certains insectes nuisibles qui s'attaquent à cet insecte. Nous avons envoyé des fonctionnaires aux Etats-Unis pour y étudier les travaux qui s'y font sous ce rapport et un certain nombre de ces parasites ont été importés dans notre pays et mis en liberté dans les régions infestées par le liporis à cul d'or.

Nous nous sommes aussi occupés, dernièrement, du suceur de pommes, insecte qu'on suppose être venu récemment d'Europe. Nous avons envoyé quelques-uns de nos employés étudier les habitudes de la chenille processionnaire.

Nous employons des drogues empoisonnées, comme pour les sauterelles et nous conseillons le labourage et creusage de tranchées assez profondes dans lesquelles tout ver doit tomber quand il traverse le terrain. C'est un moyen mécanique de combattre ce fléau. Ces conseils venus du département ont eu une grande utilité. Nous avons aussi beaucoup accompli dans l'essai des divers insecticides. Comme je l'ai fait observer, le résultat des travaux pour la destruction des sauterelles a été très satisfaisant. Le département estime avoir ainsi économisé aux cultivateurs $400,000 au cours de la dernière saison et cela en conseillant l'emploi de remèdes tout aussi efficaces et coûtant moins cher que ceux utilisés l'année précédente. Nous faisons aussi l'inspection des plants de pépinières. Nous avons des postes de fumigation en divers endroits du pays: Vancouver, North Portal, Saskatchewan; Winnipeg; Windsor, Ontario; Niagara Falls, Saint-Jean (N.-B.), et Saint-Jean (P.Q.. Tous les plants de pépinières venant des Etats-Unis doivent passer ces ports et subir la fumigation avant d'être envoyés à destination, notre but étant d'empêcher l'introduction au pays du kermès San José.

Quant à la partie botanique, nous étudions les racines, légumes et grain qui sont susceptibles d'être atteints par divers champignons et nous répandons de temps en temps les renseignements que nous pouvons obtenir à ce sujet. Quant à l'augmentation de $10,000 cette année, c'est pour faire face au nouveau classement, payer des frais de déplacement, des dépenses supplémentaires aux laboratoires dans tout le pays et aussi pour continuer notre guerre au perce-maïs, mais nous ne pouvons pas dire d'avance ce que cela coûtera. L'augmentation est aussi nécessaire pour faire face aux cas urgents qui peuvent se produire pendant l'année.

Nous avons aussi accompli d'excellent travail en combattant le ver blanc du chou et le moucheron du rosier. Tous ceux qui s'intéressent à l'agriculture savent quels dommages considérables cause le ver blanc du chou. Peu de temps après que le chou est repiqué, il se fane et tombe. C'est le travail du petit ver qui attaque la racine, coupe la tige et, finalement, détruit la plante. Nous combattons ce fléau avec succès en employant une solution au millième de bichlorure de mercure ou sublimé corrosif. Nous estimons avoir économisé $100,000 aux cultivateurs de choux et jardiniers de roses en suggérant ce remède. Nous avons aussi eu du succès en expérimentant et conseillant ensuite les applications d'insecticides en poussière au lieu de la pulvérisation, pour supprimer ces parasites. Les applications de poussière sont plus efficaces et coûtent moins cher.

M. ROBB: Ai-je compris que le ministre nous a dit que dans certaines régions du pays où le département achetait du son pour le mélange qui sert à la destruction des sauterelles ce son contenait une proportion très forte de sciure de bois.

L'hon. M. TOLMIE: Non, j'ai dit qu'en expérimentant nous avons découvert que nous pouvions tromper les sauterelles en substituant 50 p. 100 de sciure de bois au son, ce qui constitue une économie assez forte.

M. GOULD: Depuis 1918, cette question a particulièrement intéressé les gens de mon district. Durant cette année, la partie méridionale du comté a été envahie par des nuées de sauterelles et, à partir de la frontière internationale, la récolte a été entièrement détruite. Vers cette époque, la grève de Winnipeg s'est produite et nous n'avons pas pu, par conséquent, nous procurer l'arséniate de plomb ou le vert de Paris pour détruire ou arrêter les progrès de ces insectes venus du district de Dakota-Nord. Quand nous avons cherché les moyens de combattre ce fléau, nous avons aussi découvert que nos départements canadiens n'étaient pas aussi bien renseignés que ne l'étaient les fermes expérimentales du Dakota-Nord. En réalité, quinze jours avant que des renseignements nous arrivent de notre ministère de l'Agriculture nous avons reçu et mis en pratique une méthode suggérée par l'état du Dakota et qui sonsiste à distribuer des nourritures empoisonnées dans la région infestée. C'est la raison pour laquelle nous nous intéressons à constater que notre service de recherches scientifiques puisse continuer ses travaux et trouver le moyen de combattre ces insectes qui attaquent nos récoltes de l'Ouest. Je suis moi-même sérieusement intéressé pour la raison que j'ai perdu plusieurs milliers de dollars au cours des trois dernières années. Cependant, je ne puis que féliciter le département pour l'aide qu'il est venu apporter l'an dernier au gouvernement provincial en l'aidant à combattre le fléau. L'augmentation de $10,000 dans les crédits de cette année devrait être appuyée par

le comité. J'ai soulevé cette question il y a quelques jours parce que je croyais que la somme de $8,000 dans l'item précédent comprenait une augmentation de traitement pour ceux qui emploient leur temps aux recherches et expériences. Je suis d'avis que le Gouvernement doit suivre une ligne de conduite toute d'économie.

Pourtant, après avoir écouté les déclarations fréquentes des honorables députés sur l'importance de l'agriculture, je suis un peu déçu que les crédits à l'agriculture se limitent à environ 4 millions de dollars, alors que ceux, par exemple, du ministère de la Milice se montent à $11,750,000. Ce n'est pas là mettre en pratique les théories que l'on prêche. Si j'étais, physiquement et moralement, un homme grand comme le ministre de l'Agriculture, je ne me laisserais pas intimider par le ministre des Finances; je demanderais que l'agriculture obtint la part qui lui revient dans les subsides. J'ai reçu de mes commettants nombre de lettres où ils demandent une distribution plus équitable des subventions destinées à l'agriculture. Je le répète, ils approuvent cordialement les efforts que le ministère fait pour combattre les insectes que détruisent les récoltes. Je crois que si ce mal règne tant dans notre région, c'est que le ministre n'est pas laissé libre d'agir ou ne reçoit pas l'aide pécuniaire qu'on devrait lui accorder à cette fin. J'appuierais volontiers une politique générale d'économie, mais je crois qu'on se montre injuste envers notre grande classe agricole.

M. FOURNIER: J'ai quelque peu à critiquer le ministre de l'Agriculture (M. Tolmie), non pas parce qu'il ne dépense pas d'argent, mais parce qu'il n'en dépense pas assez dans l'intérêt de l'agriculture. J'ai le même grief que le député d'Assiniboïa (M. Gould). La somme votée annuellement pour la destruction des insectes et parasites est absolument insuffisante, si l'on considère que ces fléaux de l'agriculture font des ravages pour un montant que l'on estime à 125 millions de dollars par année. La somme affectée à l'achat de bonnes semences est entièrement trop faible, si l'on considère qu'un surcroît de récolte d'un boisseau par acre ajouterait environ 80 millions de dollars aux revenus du pays. Cela vaut la peine de nous arrêter. Quant aux sommes votées pour l'enseignement agricole, il est honteux qu'on se contente de si peu. Dans cette compétition sociale et économique des nations soucieuses de reprendre leur équilibre, il n'est pas de problème plus important, plus essentiel que celui de l'agriculture. Pour les dernières années, le grand cri n'a cessé d'être: Retournons à la terre, c'est-à-dire à la vérité économique. Les économistes, les banquiers les directeurs de chemins de fer et les hommes d'affaires en général ont entendu ce cri, mais que voyons-nous? Avec une si faible subvention à l'agriculture, la population, depuis trente ans, s'est portée vers les villes. Or, je l'affirme, monsieur l'Orateur, plus il y a de cultivateurs, plus il y a des autres éléments de prospérité: chemins de fer, fabriques, villes, grands centres, églises, collèges, écoles d'art, conservatoires, bref, de tous les facteurs et accompagnements de la plus haute civilisation. Notre Gouvernement ne souhaite pas, semble-t-il, un tel état de choses, et faute d'encouragement, la population rurale décline rapidement.

L'agriculture devrait être le domaine de la grande politique, de la politique de haute volée. J'engage le ministre, lorsqu'il siégera au conseil, robuste comme il est, de faire approuver les crédits de son ministère, de n'être pas timide dans ses rapports avec ses collègues. A sa place, j'obtiendrais vite un peu d'argent du ministre des Finances, de celui de la Milice et de celui des Chemins de fer. Dans les affaires publiques comme dans les relations de la vie privée, rien ne marche si l'on est incapable de montrer suffisamment de volonté, même au point d'être audacieux. Tous ceux qui travaillent pour l'avenir doivent faire la part de la volonté individuelle, comme aussi celle de la volonté collective. Pour agir sur la volonté collective, il y a lieu de formuler, sur les points essentiels de la politique, des principes et des réformes acceptables de tous les groupes. Il importe que les questions vitales ne tombent pas en proie aux factions, aux ambitions. Le règlement de ces questions assure la grandeur et la prospérité nationales, la valeur morale de la population, le règne de la justice sociale, et le progrès matériel. Pour intéresser à ces questions la volonté collective, les hommes politiques doivent susciter des sentiments de solidarité et de fraternité, la générosité, l'esprit de justice, le courage, le désir de coopérer dans l'ordre économique et social. Que le ministre pèse ces mots.

Avant de reprendre mon siège, je tiens à mentionner brièvement la déclaration que l'honorable député de Dufferin (M. Best) a faite hier soir, "que maints honorables députés parlent d'agriculture qui n'en savent absolument rien". Je ne saurais accepter une telle déclaration, pour ce qui est de ma région. Nous observons rigoureusement le onzième commandement, qui dit: "Tu t'occuperas de tes propres af-

faires". Nous ne nous soucions pas de savoir qui s'établit sur la terre; juge, chirurgien, notaire ou autre. De fait, nous accueillons également bien tous ceux qui viennent, car nous savons que plusieurs articles qui s'emploient aujourd'hui dans l'agriculture n'ont pas été inventés par des cultivateurs.

C'est un chimiste qui a inventé le composé d'arseniate de cuivre dont on se sert énormément pour préserver la pomme de terre. C'est aussi un chimiste qui a inventé la "formaline". Il y a beaucoup de directeurs et de professeurs d'écoles d'agriculture qui ne travaillent pas que pour eux-mêmes.

Je n'ai pas demandé au ministre une ferme expérimentale, car je sais qu'il n'a pas de fonds disponibles; mais lorsqu'il en aura obtenu de ses collègues du conseil, si je suis encore député l'an prochain, j'aurai certainement des observations à lui faire quand il déposera ses estimations budgétaires, si son budget de l'agriculture n'a pas été augmenté.

M. SUTHERLAND: Après avoir entendu le rapport que nous a fait le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Reid) cet après-midi, nous devons tous comprendre qu'il nous est bien difficile de demander des crédits pour des choses qui ne sont pas absolument essentielles. Toutefois, voici un article très important et que le travail à faire sous ce chef est considérable.

Il est bien rare que je m'attribue un mérite auquel je n'ai pas droit; mais si j'ai pu convaincre le ministre et ses collègues que l'emploi du son est un moyen efficace d'empoisonner les sauterelles, je crois que j'aurai fait œuvre utile pendant mon séjour en cette Chambre. S'il y a encore du vieux son comme celui dont on se sert depuis quelques années, qu'il achète le tout, et je crois qu'après l'avoir mélangé d'un peu de mélasse, on n'aura qu'à l'étendre sur le sol pour détruire presque toutes les sauterelles.

L'insecte dont j'ai à vous entretenir se rapporte plutôt à l'article que nous venons d'adopter. Il s'agit du ver blanc qui existe surtout dans l'Ontario où il détruit des étendues considérables de pâturages. Je crois que le département a un représentant à Strathroy dans Middlesex-Est. Le ministre peut-il donner au comité des renseignements quant aux moyens de combattre cet insecte qui détruit des milliers d'acres de bon pâturage? Il y a jusqu'aux nouvelles terres qui étaient il y a quelques années couvertes de magnifique gazon et qui ont été complètement détruites par cet insecte; maintenant le terrain est couvert de mauvaises herbes. Je crois que la larve du ver blanc est déposée par ce qu'on appelle communément le hanneton de juin que nous voyons voltiger en si grand nombre dans le mois de juin. Il serait bon de charger des experts de rechercher comment on pourrait détruire ces insectes. Je voudrais bien connaître les renseignements que le ministre a reçus à ce sujet de son représentant à Strathroy où d'immenses étendues de terrain ont été converties en pâturages depuis quelques années. La chose est grave pour ces régions, car il va falloir retourner de nouveau la terre et la mettre en culture.

L'hon. M. TOLMIE: Je regrette de ne pouvoir donner à l'honorable député, le résultat des enquêtes qui se font en ce moment, mais puisque les ravages sont tels que l'indique mon honorable ami, je vais me renseigner immédiatement et je vais voir ce qu'il est possible de faire dans la circonstance. On est en train de faire une enquête, mais je ne sais pas à quel point elle est rendue.

Quant à mon honorable ami, d'en face (M. Fournier), je suis très heureux de voir qu'il saisit toute l'importance de l'agriculture au Canada. Certes, il y a place à des améliorations. L'agriculture, pour me servir d'une expression de l'Ouest "est le meilleur atout du Canada". Je dois faire remarquer que tandis que le budget d'agriculture n'a été depuis cinq ans que d'environ trois millions ou un peu plus, il atteint cette année de cinq à six millions, ce qui indique une augmentation sensible.

Quand aux remarques de mon honorable ami, d'Assiniboïa (M. Gould) au sujet du fléau des sauterelles, je dirai que nous avons un représentant à Treesbank dans le Manitoba, et que nous nous tenons constamment au courant des travaux qui sont faits. Il est naturel que nous soyons devancés par les Américains de l'autre côté de la frontière, car là-bas, le printemps arrive beaucoup plus tôt. Nous avons un personnel, qui, à mon avis, est excellent. Il a été organisé par feu le Dr Hewitt dont la mort prématurée, survenue il y a environ un an nous a privé d'inestimables services. Il s'était taillé une belle réputation dans le monde entier et on le considérait comme l'un des plus savants entomologistes. C'est lui qui avait organisé notre service et qui en a assuré le bon fonctionnement que nous remarquons aujourd'hui. Nous essayons de maintenir toute son efficacité et je suis sûr que le personnel que nous avons en ce mo-

ment peut être avantageusement comparé avec les services similaires des autres parties du monde.

M. ROBB: Le ministre voudra-t-il nous donner les explications sur le double emploi des services du département fédéral et les départements provinciaux? Je remarque dans la publication du ministère en date du mois de décembre 1920, que l'on donne tout le crédit de la lutte contre le fléau des sauterelles au département d'Agriculture de la province de la Saskatchewan. D'après ce que nous a dit le ministre aujourd'hui, j'ai cru comprendre que c'est son département qui fait ce travail.

L'hon. M. TOLMIE: Je croyais m'être suffisamment expliqué en disant que nous avions fait ce travail en coopérant avec les gouvernements provinciaux. Nous avons ici, à Ottawa, un personnel d'experts qui étudie ces divers insectes et est susceptible de nous renseigner sur les méthodes qu'on devrait adopter. On a étudié la vie d'un grand nombre de parasites, parce qu'il faut connaître leur histoire avant de pouvoir conseiller un remède. Nous avons aussi aidé les provinces dans leur expérimentation de divers préventifs, comme le gaz, le drogueur et divers insecticides. Nous avions aussi des experts sur les lieux pour donner des conseils, étudier toute la situation et les provinces bénéficient pleinement des renseignements qu'ils peuvent recueillir.

M. ROBB: Est-ce que les contribuables ne payent pas parfois les appointements de deux hommes quand un seul pourrait suffire?

L'hon. M. TOLMIE: Nos hommes dirigent et offrent les résultats des renseignements qu'ils ont recueillis. Il n'y a pas d'employés faisant le travail d'autres dans tout le personnel que nous avons. Les provinces exécutent la majeure partie du travail et payent aussi la majeur partie des frais.

M. SINCLAIR (Guysborough:—Est-ce que les postes de fumigation entrent dans ce chapitre?

L'hon. M. TOLMIE: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien y en a-t-il en Nouvelle--Ecosse?

L'hon. M. TOLMIE: Notre poste est actuellement situé à Saint-Jean, N.-B.

M. SINCLAIR (Guysborough): On m'a dit que des plants venant des pépinières de l'Ontario en Nouvelle-Ecosse devaient être envoyés à Digby pour fumigation. Dans mon cas, quand j'ai voulu avoir des rosiers pour mon jardin, j'ai constaté que les insectes plants eux-mêmes étaient morts quand ilsarrivaient. Si cette question n'est pas du ressort du ministre, je n'ai plus rien à dire.

L'hon. M. TOLMIE: Il y avait des postes à Digby et à Truro, tous les deux entretenus en coopération avec le gouvernement provincial, mais cet arrangement s'est terminé et nous n'avons plus de postes à ces endroits. Notre poste des Provinces maritimes est situé à Saint-Jean (N.-B.).

M. SINCLAIR (Guysborough): Alors, les plants qui viennent en Nouvelle-Ecosse des pépinières de l'Ontario doivent être envoyés à Saint-Jean pour fumigation?

L'hon. M. TOLMIE: Pas nécessairement. Ils peuvent aller tout droit à l'acquéreur en Nouvelle-Ecosse, à moins que la Nouvelle-Ecosse n'en décide autrement. Ce sont les plants venus des Etats-Unis que nous traitons par la fumigation.

M. SINCLAIR: Je parlais de plants venus de la ville de Hamilton, en Ontario. Je me permettrai de dire au ministre que si son département veut continuer ce travail, l'endroit le plus favorable est Truro. L'envoi de plants de Truro à Digby et leur retour prennent un temps considérable. Les plants sont si longtemps en route qu'ils en souffrent. Je n'ai jamais pu comprendre comment, avec l'ancien arrangement, on n'utilisait pas Truro plutôt que Digby, surtout quand il s'agissait de consignations pour l'est de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. TOLMIE: Ce commerce interprovincial est surveillé par les gouvernements provinciaux. Je serai très heureux d'examiner la proposition de mon honorable ami en ce qui regarde Truro.

M. CURRIE: Au début de la session les députés ont tous reçu une brochure très alarmiste touchant l'existence générale dans les forêts d'épinette du pays de ce qu'on appelle le ver du bourgeon. Comme l'exportation d'épinette du pays rapporte de 40 à 50 millions par an, on pourrait croire d'après cette brochure que, dans dix ans, toutes nos forêts d'épinette seront détruites. Quel département s'occupe de cette question? Comme nous discutons en ce moment un article qui semble comprendre cela, je demanderai si le Gouvernement a fait quelque chose pour en-

rayer ce fléau? Je crois comprendre qu'il existait dans la province de Québec et qu'il s'est répandu dans le Temiskaming ontarien. Cela détruit les forêts de tous les côtés et j'aimerais à savoir ce que fait le gouvernement du Dominion à ce sujet.

L'hon. M. TOLMIE: Il y a actuellement un personnel qui étudie ce ver du bourgeon d'épinette et, dès que nous aurons des renseignements précis, nous nous empresserons de les publier. En réalité, nous répèterons cette publication de temps en temps.

M. McDERMAND: Quelle est la forme particulière du ver du blé d'Inde qui affecte l'Ontario? Cette question me semble très importante, car étant donné qu'une quantité considérable de semences vient des districts ravagés pour approvisionner le reste de l'Ontario, il serait bon de savoir si cette maladie se transmet par la semence.

L'hoi. M. TOLMIE: La larve européenne du perce-maïs est un dangereux parasite qui a causé beaucoup d'alarme aux Etats-Unis. Nous nous rendons compte de son importance et je puis donner l'assurance à mon honorable ami qu'une équipe du personnel est employée à le combattre pendant la saison. Au sujet de son traitement, nous conseillons de couper la récolte aussi bas que possible, de nettoyer tous les débris, de les brûler et ensuite de labourer la terre. La maladie ne se communique pas par la graine de maïs quand elle a été égrenée, mais il y a danger à expédier des épis de maïs non égrenés provenant des régions contaminées. D'ailleurs, nos surveillants défendent ces expéditions. Nous avons étudié la question avec soin et nous nous proposons encore de le faire encore à fond l'été prochain.

M. McDERMAND: Je comprends que les comtés mis en quarantaine ne peuvent pas en ce moment expédier des graines. Ce règlement sera-t-il encore appliqué?

L'hon. M. TOLMIE: On ne peut pas expédier la graine en épi. A l'avenir, les quarantaines seront maintenues tant que nous jugerons la précaution nécessaire, c'est-à-dire à mesure que se feront les développements.

M. McKENZIE: Je suis très obligé au ministre pour les renseignements complets qu'il nous a donnés sur la méthode qu'il emploie pour combattre les insectes qui sont les grands ennemis des cultivateurs. Nous avons en Nouvelle-Ecosse et particulièrement dans la partie de la province que je représente un ennemi dont je vais parler. Il peut y avoir dans la nomenclature scientifique un nom spécial pour le désigner, mais on le connaît vulgairement sous le nom de "mouche à patate". C'est un insecte très destructeur qui cause des dommages considérables. Fait-on des progrès dans l'extermination de ce fléau particulièrement ennuyeux qui ravage tant un excellent produit d'alimentation? Je sais que nous avons en Nouvelle-Ecosse, sous l'administration provinciale du département de l'Agriculture, probablement avec l'aide du Gouvernement fédéral, des démonstrateurs qui parcourent le pays en indiquant aux cultivateurs ce que l'on peut faire de diverses manières pour améliorer l'agriculture; mais je ne sache pas qu'ils aient montré des moyens bien efficaces de faire disparaître cet ennemi du cultivateur. Quand on conseille à un homme de cultiver la terre dans notre région, il répond qu'il ne voit pas grand avantage à s'établir sur une ferme parce que s'il plante des choux ou des pomme de terre, ces insectes les détruisent, ruinent ses rudes travaux et que par conséquent ce n'est pas alléchant de cultiver la terre. Or, nous désirons certainement établir sur les fermes autant d'hommes que nous pourrons en trouver et nous devrions mettre à leur disposition tous les moyens de combattre ces fléaux. Je tiens à connaître particulièrement ce que l'on fait pour se débarrasser de ce parasite de la pomme de terre. Je sais que les germes restent dans le sol d'année en année et peut être pourrait-on trouver quelque moyen—je ne sais pas si on l'a déjà fait de traiter le sol pour détruire le germe. Le ministre voudra probablement donner sur ce point des renseignements au comité.

L'hon. M. TOLMIE: Nous donnons des démonstrations pour l'emploi de liquides et de poudres en vue de détruire les affections fongoïdes des pommes de terre qui sont au nombre d'une demi douzaine environ et parmi les autres fléaux nous rencontrons l'insecte de la pomme de terre. Le traitement coûte environ un dollar ou un peu plus par acre, y compris la main-d'œuvre et le matériel. On emploie la machine connue sous le nom d'arroseur de pommes de terre; elle couvre plusieurs rangs à la fois. On ne peut pas venir à bout de cet insecte nuisible, autant que je puisse le savoir en traîtant le sol, mais les autres remèdes que j'ai indiqués, sans être coûteux sont, je crois, absolument efficaces.

M. DECHENE: Le député de Cap-Breton (M. Mackenzie) à soulevé une intéressante question au sujet de l'insecte de la pomme de terre et je suis sûr que le ministre connaît une autre maladie de la pomme de terre que l'on désigne en France sous le nom de "la glande noire". L'automne dernier, dans notre région de la province de Québec, les cultivateurs ont perdu une grande partie de la récolte des pommes de terre des suites de ce fléau. Le ministre voudra peut-être nous apprendre ce que fait le Gouvernement sous forme de coopération avec le gouvernement provincial pour faire disparaître, ou tout au moins pour limiter autant que possible, cette maladie désastreuse. Quelquefois on prend une pomme de terre qui paraît parfaite mais si on la coupe on trouve à l'intérieur plusieurs cercles noirs. Un cultivateur peut conserver à l'automne une récolte de pommes de terre qui ont toute les apparences l'être en bon état, mais quelques mois après tout le tas commence à pourrir et en janvier ou février il reste très peu de chose de la récolte. Si l'on n'arrête pas ce fléau, dans Québec ainsi que dans les autres provinces, en peu d'années notre récolte de pommes de terre aura sérieusement diminuée. Je suppose que le ministre est au courant de cette maladie et si son département s'en occupe, je voudrais qu'il m'en donne l'assurance.

L'hon. M. TOLMIE: Au sujet de ces maladies, je dois informer mon honorable ami que nous publions de temps en temps des renseignements.

De plus, nous avons des inspecteurs dans les diverses régions, qui sont toujours prêts à fournir des renseignements aux cultivateurs et à agir de concert avec les représentants du département de l'Agriculture dans les différentes provinces. Le meilleur moyen de prévenir les ravages de ces maladies, c'est de pulvériser convenablement les champs de pommes de terre.

En premier lieu, on doit choisir avec le plus grand soin les tubercules affectés à la semence et bien faire attention à ce qu'ils ne portent aucune trace de la maladie. Une fois ce point réglé, on devrait inaugurer un système de rotation de façon à ce qu'on ne sème pas des pommes de terre l'année suivante dans un champ où le sol est infecté de l'une de ces maladies. Que l'on sème des céréales dans ce champ et que l'on inaugure un assolement régulier. Si un cultivateur suit cette méthode, pulvérise convenablement ses champs de pommes de terre et choisit avec le plus grands soins les tubercules destinés à la semence, il améliorera grandement la situation.

M. MICHAUD: Y a-t-il dans les Provinces maritimes des inspecteurs qui exercent une surveillance sur les pommes de terre que les cultivateurs importent pour la semence? Il arrive souvent fois que des pommes de terre avariées sont importées pour la semence des Etats-Unis; or, il serait fort désirable que nos planteurs soient protégés.

L'hon. M. TOLMIE: Nous avons un système régulier pour l'inspection des pommes de terre destinées à la semence; cependant, les cultivateurs, qui achètent ces tubercules, doivent aussi se protéger le mieux possible ou encore consulter nos experts et obtenir gratuitement tous les renseignemnts désirables aux différentes stations d'expérimentations. Ils peuvent obtenir ces renseignements sans qu'il leur en coûte un sou et savoir où ils devront s'adresser afin de se procurer d'excellents tubercules pour la semence.

Dans certaines parties du Canada, surtout dans les nouvelles régions, il est facile de se procurer des pommes de terre pures et nettes pour la semence, car elles sont récoltées dans un sol relativement neuf. Le cultivateur est en mesure de se protéger sur toute la ligne, s'il veut bien s'en tenir aux quelques règles que j'ai énoncées. De plus, nous serons toujours heureux en n'importe quel temps de renseigner les cultivateurs sur les maladies de la pomme de terre en leur faisant parvenir sur demande des brochures traitant de ce sujet. Le cultivateur n'a qu'à s'adresser à la ferme expérimentale centrale afin d'obtenir tous les renseignements désirables.

M. CURRIE: La culture de la pomme de terre est devenue une industrie très importante dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici et les planteurs ont obtenu des succès remarquables. Le gouvernement provincial de l'Ontario a publié une brochure traitant de la culture de la pomme de terre et enseignant aux gens qu'il est nécessaire de plonger les tubercules destinés à la semence dans une solution qui détruit tous les germes nuisibles. Du moment que les pommes de terre commencent à pousser, on renseigne les planteurs sur les méthodes de pulvérisation à suivre—cette brochure conseille l'emploi de boullie bordelaise et de l'arséniate de plomb. Dès qu'un cultivateur se livre à la culture de la pomme de terre sur une grande échelle, le département de l'Agriculture

d'Ontario conseille l'emploi de ces ingrédients de préférence au vert français. Cette brochure est très bien faite et fournit tous les renseignements à ceux qui désirent se livrer à la culture de la pomme de terre. J'ignore si cette brochure a été traduite en français ou si le département fédéral de l'Agriculture a publié un travail de même nature. Si j'ai bonne mémoire, le département a publié un travail de ce genre. Les renseignements que ces brochures fournissent aux cultivateurs, j'en ai la conviction, ont eu pour résultat d'augmenté de 50 p. 100 la quantité des pommes de terre récoltées par acre. A la suite des expériences qui ont été faites, il est établi aujourd'hui qu'aussitôt que les pommes de terre destinées à la semence ont été plongées à plusieurs reprises dans la bouillie bordelaise, il n'y a plus de danger qu'elles soient contaminées, peu importe la condition du sol où elles sont plantées. Voilà qui parle hautement en faveur de l'excellente tâche qu'ont accomplie les stations agronomiques en Canada.

Mes honorables amis de la gauche ont sévèrement critiqué le travail accompli par le ministère de l'Agriculture depuis que les crédits de ce département sont en discussion ici. C'est la première fois à ma connaissance, depuis que j'occupe un siège au Parlement, qu'un ministre de l'Agriculture est en butte à de pareilles attaques et qu'on lui reproche d'avoir trop dépensé afin d'aider au développement de l'industrie agricole. Cependant, j'ose espérer qu'il ne se trouvera pas un seul honorable député pour trouver à redire aux dépenses qui ont été faites à ce sujet. Quand il n'y aurait que la découverte du blé Marquis à l'actif de la ferme expérimentale centrale, je prétends que cette découverte à ajouté des millions de dollars à la valeur de la récolte du blé canadien; de fait, les résultats obtenus compensent mille fois et au delà les frais que nous avons faits pour maintenir cette institution. Le département de l'Agriculture de la province d'Ontario également, par suite de la découverte de l'avoine dite Banner, a ajouté des milliers et des milliers de boisseaux à la récolte d'avoine accumulant des bénéfices suffisants pour acquitter toutes les dépenses du département pendant nombre d'années. Je parle de la tâche accomplie par le département de l'Agriculture de la province d'Ontario, pour la bonne raison que j'ai eu au commencement de ma carrière politique des rapports assez fréquents avec l'ancien ministre de l'Agriculture, feu l'honorable James Duff. Nombre de mes collègues seront peut-être fort surpris d'apprendre que c'est à feu M. Duff que revient l'honneur d'avoir créé le système des représentants du département dans les différentes parties de la province, qui a si bien servi la cause agricole tant en Canada qu'aux Etats-Unis.

M. Duff fut le premier de tous les ministres d'agriculture du monde qui nommât des représentants de district. Il prenait des jeunes gens du collège et les plaçaient dans diverses régions de manière qu'il y en eût un par district. Ce sont eux qui faisaient choix des terres où auraient lieu les expériences. Ils apprenaient aux cultivateurs la manière d'arroser leurs pommes, de cultiver le blé, d'arroser leurs pommes de terre, de juger de l'état de leurs bestiaux. Il s'ensuivit une révolution dans les travaux agricoles de toute la province. C'est par M. Duff que fut prise l'initiative de cette œuvre à l'époque où il était le ministre de l'agriculture de cette province. Je veux rendre cette justice à sa mémoire; je veux que l'on sache que l'inauguration de ce système est due à cet homme. C'était un système si excellent que les Etats-Unis l'imitèrent. Lisez n'importe quel journal américain et vous y trouverez des articles sur ces représentants et sur le travail merveilleux qu'ils accomplissent. C'est dans la province d'Ontario d'abord que ce travail fut commencé; ensuite, toujours dans cette province s'établit entre les cultivateurs un système de coopération. M. Duff fonda des clubs où les cultivateurs pourraient se rencontrer, causer, commencer de vendre en commun leurs productions et faire d'autres œuvres coopératives. Je regrette d'avoir à dire qu'après l'institution de ces clubs, certaines personnes, influencées plutôt par la politique que par le sens commun, convertirent la plupart de ces cercles en clubs politiques, au lieu de leur conserver le caractère de cercles agricoles. Jamais M. Duff, en établissant ces clubs, n'eut la pensée de les voir devenir un jour des centres de mécontentement. Je sais que d'autres clubs ont été établis ailleurs. L'Ouest a suivi l'exemple de la province d'Ontario, et dans bien des cas, il a fait mieux. Les connaissances disséminées dans les diverses provinces sont dues aux efforts d'étudiants qui ont passé par le collège d'agriculture de la province d'Ontario. Allez aux Etats-Unis, et c'est à peine si dans un Etat où vous demanderez: "Qui a fondé ce collège agricole?" on ne vous répondra point: "C'est un tel du collège d'agriculture de la province d'Ontario". Ces hommes ont marché en tête du mouvement

qui a eu pour conséquence le progrès du savoir et du travail agricole. On ne leur en a point fait suffisamment honneur. Ce n'est pas dans un but de politique qu'ils ont travaillé, mais dans un but humanitaire, pour avancer les intérêts des cultivateurs. On plaint beaucoup ce "pauvre cultivateur". Nous avons vu les politiciens parcourir les campagnes, dans ma circonscription en particulier. "Oh! le pauvre cultivateur! Il a si peu de bon temps dans la province d'Ontario?" Or remarquez-le bien, c'est de toutes les provinces celle qui produit le plus de richesses agricoles. Qu'arrive-t-il cependant? L'ex-ministre de l'Agriculture du Canada déclarait il n'y a pas longtemps que les terres de cette province était désertées par les agriculteurs et que ceux-ci s'en allaient tous dans les villes. Je n'hésite pas à dire que cela est inexact. C'est dans l'Ouest que sont allés les agriculteurs de l'Ontario. Le jeune homme parti d'une terre de cette province a fait dans l'Ouest preuve de cœur et si, dans l'Ouest, vous rencontrez un bon cultivateur, vous pouvez être sûr que c'est un jeune homme de notre province. C'est-là que l'excédent de notre population est allé. Nous n'envions pas ces hommes à l'Ouest. Ils y aura toujours des gens qui gagneront les villes, que vous fassiez n'importe quoi pour eux. Je puis dire au profit du ci-devant ministre de l'Agriculture que, depuis quelques temps, je lis les brochures publiées à Londres par les socialistes et dans chacune comme moyen de causer du mécontentement parmi les cultivateurs, on soulève cette question de la dépopulation des campagnes. Il est de fait que les socialistes anglais, autrement dit les rouges, s'efforcent de troubler le plus possible les populations rurales d'Angleterre. J'ajoute que les terres d'Ontario et de l'Ouest vaudraient le double de ce qu'elles valent aujourd'hui si nous avions moins de ces pleurnicheurs qui s'apitoient sur le sort du pauvre cultivateur. Aux Etats-Unis, les cercles agricoles ne discutent point ces questions, et ils ne font pas entendre de ces sortes de plaintes. Comparez le prix des terres arables du Wisconsin ou de l'Ohio—j'ai visité ces régions il y a quelques mois—avec le prix de ces mêmes terres dans la province d'Ontario, lesquelles sont plus proches de marchés excellent et sont supérieures à toutes celles que j'ai vues là-bas, et vous trouverez que les premières se vendent $300 l'acre, tandis que vous ne sauriez avoir la moitié de cette somme pour celles d'Ontario.

M. ROBB: L'honorable député oublie la différence dans la population.

M. CURRIE: Il n'y a aucune différence. J'ai été sur ces terres, j'en connais l'étendue et la qualité; elles ne sont guère plus grandes ni meilleures que les nôtres de la province d'Ontario.

M. ROBB: Elles jouissent d'un marché plus étendu.

M. CURRIE: Pas du tout. Le meilleur marché au monde pour les cultivateurs se trouve dans la ville de Toronto.

(*Exclamations.*)

On peut ricaner, si l'on veut, mais je le sais; je demeure dans la ville de Toronto, et j'en paye la façon. A Toronto nous payons toujours les œufs plus cher qu'à Chicago ou à Buffalo; et il en est ainsi pour les pommes de terre et les autres produits de la ferme—ce marché se trouve à la porte même du cultivateur. Ce dernier peut facilement écouler tous ces produits à Hamilton, Toronto et dans les autres grands centres. A mon avis, celui qui s'étudie à faire mauvaise mine aux cultivateurs perd son temps; et je crois que si l'on donnait plus d'encouragement aux cultivateurs au sujet de leurs terres, de leurs animaux et de leurs récoltes on y trouverait plus d'avantage qu'en faisant toutes ces récriminations. Ces dénonciations ne sauraient avoir d'autre effet que celui de stimuler quelque parti politique. Si vous vous promenez par les routes et voyez de belles maison de briques et de belles granges sur les fermes, on pourra vous dire que leurs propriétaires ne sont pas des politiciens, ce sont généralement des hommes qui appuyent le parti conservateur; mais si vous voyez sur la ferme une maison en ruine, une grange sans toit, vous pouvez être certain que le propriétaire est occupé à parcourir le pays pour parler de politique.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler à l'honorable député que le comité discute le crédit 42.

M. CURRIE: Je m'incline, monsieur le président. Je suppose qu'il faut retourner à la question des punaises. Je parlais des punaises politiques plutôt que de celles qui sont si destructives sur nos fermes. Je ne sache pas que le ministre de l'Agriculture ait encore trouvé une mesure préventive contre la punaise politique, mais j'espère que les cultivateurs sauront eux-mêmes la trouver et l'appliquer.

Le travail accompli par le ministère fédéral de l'Agriculture n'intervient pas avec celui des départements provinciaux de l'agriculture. Les deux départements tra-

vaillent ensemble dans l'Ontario. Il y a le service de l'expérimentation, et les fermes modèles qui relèvent du gouvernement de l'Ontario. Il y aurait, cependant, des améliorations à faire, et moins il y aura de plaintes et de lamentations au sujet du sort du cultivateur, plus celui-ci sera heureux et plus il travaillera.

Pourquoi tant s'apitoyer sur le sort de la classe agricole d'aujourd'hui? On affirme que le cultivateur prétend n'ensemencer que la moitié de sa terre. Quel crime! Je crois qu'il est dangereux de permettre aux punaises de se multiplier, tant les punaises politiques que celles des champs; et je crois qu'il est bon d'en venir à une entente pour donner au cultivateur la faculté de parler pour lui-même, au lieu de laisser les spéculateurs de grains parler pour lui.

M. MOLLOY: Je conseillerais à l'honodéputé de Simcoe-Nord (M. Currie) de permettre à l'honorable ministre de l'Agriculture de parler pour lui-même. Je suis certain que le ministre ne s'oppose pas à la critique raisonnable de ses prévisions budgétaires, et je pense que si l'honorable député le consulte il lui répondra qu'il a été traité avec tous les égards qui lui sont dus, et nous aussi, de ce côté (la gauche) nous dirons que nous avons été bien traités. Nous demandons certains renseignements dans l'intérêt du public, et mon honorable ami perd son temps lorsqu'il dénonce notre façon de critiquer le budget du ministre; après tout, il n'a rien dit qui vaille, alors qu'il aurait pu se taire et laisser le ministre nous donner les renseignements désirés.

Il nous a fait une espèce de discours d'industriel dans lequel il s'en prend aux cultivateurs. Les cultivateurs sont intéressés à ce qu'a avancé le ministre de l'Agriculture; les industriels n'y ont pas le même intérêt.

En ce qui concerne la province d'Ontario, on croirait, à entendre l'honorable député, que cette province représente le monde entier. Supposons que l'Ontario puisse produire les plus beaux hommes, les plus belles femmes, les meilleurs chevaux et ainsi de suite, mais il y a d'autres endroits en Canada; il y la grande région de l'Ouest, et il y a l'Est canadien.

Il y en a qui s'imaginent que parce qu'ils sont de la province d'Ontario, ils ont plus d'importance. Je dois dire à mon honorable ami que bien que je sois né dans cette province, je pense que les cultivateurs des autres provinces valent bien ceux de l'Ontario.

[M. Currie.]

M. MAHARG: Les honorables députés s'attendent sans doute à ce que je parle des punaises politiques, mais tel n'est pas la question dont la Chambre est saisie. L'honorable député de Simcoe-Nord a soulevé une discussion au sujet des punaises politiques. Laissons celles-ci venir à maturité, et quand le temps en sera venu, nous traiterons cette espèce spéciale de punaises. Il y a quelques instants, le ministre disait au comité qu'il avait perdu un homme qui lui eut rendu de grands services concernant le travail auquel se rapporte le crédit en question. Je me demande s'il sera disposé à nous dire pourquoi il a perdu ce fonctionnaire si habile.

L'hon. M. TOLMIE: Monsieur le président, ce fonctionnaire est mort.

M. MAHARG: Je regrette que ce soit là la réponse. Pourtant, le ministre a perdu des employés pour d'autres raisons. J'ai parcouru des yeux sur ces crédits, et bien que ce soit m'éloigner un peu du sujet, le départ des fonctionnaires du département se rattache probablement à tous les crédits qu'embrasse le budget du ministre. Je constate que les appointements que les fonctionnaires et les autres employés du département reçoivent sont vraiment décourageant. Dans un cas où il ne saurait exister de différence dans la nature ou la somme du travail, je m'aperçois que les commis classeurs d'autres départements reçoivent annuellement 360 dollars de plus que ceux de ce département-là. Le ministre est-il consulté sur le chiffre des appointements de son personnel?

L'hon. M. TOLMIE: Ainsi que je l'ai fait observer hier, ces appointements sont fixés par la commission du serviice civil.

M. MAHARG: Ne prenez-vous aucune part aux propositions d'augmentations à accorder à vos employés afin de les mettre sur le même pied que ceux qui accomplissent la même besogne dans d'autres départements?

L'hon. M. TOLMIE: A titre de ministre, je n'ai pas de propositions à faire relativement aux appointements qui sont établis par la commission du service civil. De fait, vous vous apercevrez, je crois, qu'un ministre qui ferait des démarches dans ce sens enfreindrait la loi.

(L'article est adopté.)

Industrie laitière, $175,000.

M. LEGER: Je voudrais être renseigné sur l'emploi qu'on fera de cette somme.

Nous avons plusieurs beurreries et fromageries au Nouveau-Brunswick, et pour le bien de tout le pays, j'aimerais qu'il y en eût plus en exploitation. Il y a un de ces établissements dans mon comté, non loin de chez moi, et il fait une excellente besogne. A Moncton, il se trouve une fabrique coopérative qui approvisionne certaines parties des comtés de Kent, d'Albert et de Westmoreland. C'est une grande entreprise qui accomplit une œuvre digne d'éloges. Nous devrions encourager le plus possible l'industrie du beurre et du fromage dans toute la province. Je voudrais savoir si cette somme doit servir à encourager cette industrie, ou si elle ne servira qu'à rémunérer les inspecteurs du beurre qui parcourent le pays en tous sens.

L'hon. M. TOLMIE: L'an dernier la valeur de nos produits laitiers a été de 252,000,000 dollars, la plus forte dont fassent mention les annales du pays. La division de l'industrie laitière est sous la direction de M. J. A. Ruddick, qui est bien connu des intéressés par tout le pays et dont la réputation de spécialiste est universelle. Les résultats de cette année sont vraiment dignes d'éloge. Quant au travail accompli, je puis dire que nous entretenons à Finch (Ontario), un établissement pour la fabrication des produits laitiers dans les conditions ordinaires du commerce; je suis bien aise de déclarer que cet établissement, bien qu'il appartienne à l'Etat, rapporte un bénéfice.

Nous avons aussi des employés qui s'occupent de la création de sociétés de contrôle dans tout le Canada. Ainsi que la députation le sait, personne ne peut dire à vue de nez combien de lait une vache donne. Un cultivateur, même s'il est un connaisseur, peut bien souvent nourrir l'idée que ses meilleures vaches sont les plus grasses. Lorsqu'il tire parti de ces moyens de contrôle, il est en mesure de savoir avec quelles vaches il obtient les meilleurs résultats, et il peut mettre de côté avec avantage celles qui, à ses yeux, ne rapportent pas assez. Cette opération a rendu de précieux services à l'industrie laitière sur le continent, ainsi qu'en Europe, surtout au Danemark où on l'a mise en pratique partout. Là-bas, au Nouveau-Brunswick, nous avons des gens qui vont ici et là et encouragent la création de ces sociétés de contrôle des vaches laitières; M. Gaudet est du nombre. Les crémeries et les société laitières sont sous la surveillance du gouvernement des différentes provinces.

Nous avons un classificateur du beurre dans le port de Montréal et nous avons cinq agents en Grande-Bretagne, qui est notre meilleure cliente pour les produits laitiers. Nous ne négligeons rien afin d'avoir la certitude que les produits laitiers que nous vendons en Europe sont de qualité supérieur. Ayant à soutenir la concurrence de pays comme le Danemark et l'Irlande, nous comprenons la nécessité de maintenir nos produits laitiers à un haut degré d'excellence, si nous voulons réussir. Au sujet du classement du beurre dans le port d'exportation, notre intention est de prendre des mesures afin d'augmenter la production et de perfectionner le travail.

Nous nous proposons aussi de nommer un démonstrateur d'instruction laitière, un employé qui parcourra le pays, allant d'un endroit à l'autre pour démontrer la valeur des produits laitiers, comme aliments, comparés à d'autres comestibles qu'on trouve d'ordinaire sur nos tables.

Cette personne fera des démonstrations et tiendra ou aidera à tenir des expositions de laitage en vue de fournir aux consommateurs les renseignements les plus complets quant à la valeur des produits de la vache. C'est un travail qui s'est poursuivi avec beaucoup de succès en d'autres pays. Les divers modes de fabrication sont aussi l'objet d'essais pratiques et d'investigations. Nous projetons de commencer le plus tôt possible à fabriquer certains fromages qui, à l'heure actuelle, s'importent couramment; des fromages qui sortent un peu de l'ordinaire, qui se paient très cher au Canada et qui peuvent se fabriquer en notre pays aussi bien qu'à l'étranger. Nous donnerons par là, nous en avons la conviction, un réel essor à l'industrie laitière.

Nous avons un service d'inspection des cargaisons à Montréal et à Halifax; nous veillons à l'application de la loi concernant le laitage et la margarine. Au cours de l'année dernière, il y a eu douze contraventions à la loi relative à la margarine et cent vingt-huit à celle du laitage; en 1919, le nombre en avait été de 8 et de 111, respectivement. Chaque jour nous publions des bulletins qui tiennent les producteurs pleinement renseignés sur l'état des marchés. Nous faisons des arragnements avec les chemins de fer pour aider les producteurs à se procurer un service de wagons réfrigérants. Le ministère dirige aussi un service de réfrigération à la faveur des subventions que l'on accorde, subventions qui font l'objet d'un autre article du budget et

dont nous nous occuperons plus tard. Tel est, à peu près, le champ d'action de la division du laitage.

Il suffit de mettre la valeur du rendement de l'industrie laitière—$252,000,000 pour l'année dernière—en regard du modeste crédit que le ministère de l'Agriculture destine à la division du laitage pour se rendre compte que la dépense que nous projetons de faire n'a rien d'exagéré. Il est bon de se rappeler aussi qu'il y a dans le pays environ 3,500,000 vaches qui ne donnent en moyenne que 4,000 livres de lait chacune par année. Si cette moyenne était porté à 7,000 livres, le rendement de l'industrie laitière s'accroîtrait dans une mesure prodigieuse. Rien à cet égard ne peut être plus utile que les associations fondées par les soins de la division du bétail pour le contrôle des vaches laitières et l'amélioration des reproducteurs.

M. JOHNSTON: Le ministre daigneraît-il expliquer ce qu'il entend par associations pour le contrôle des vaches laitières?

L'hon. M. TOLMIE: Ce sont des associations établies par les soins d'un de nos agents et qui ont pour objet de fournir aux cultivateurs, sous certaines conditions, le moyen d'envoyer des échantillons de lait à une beurrerie avec laquelle le département a déjà pris des dispositions, et de les y faire analyser à différents temps pour se rendre compte de la quantité de matière grasse il renferme. Par ce moyen, ils peuvent se défaire de celles de leurs vaches qui fournissent peu de matière grasse. Certaines vaches ne donnent pas plus de 2 pour 100 de matières grasse en été, lorsqu'elles sont en pâturage et qu'elles donnent le plus de lait. D'un autre côté, le lait de certaines vaches contient jusqu'à 6 pour 100 de matière grasse. En pesant son lait chaque jour, en en inscrivant le poids sur un tableau et en faisant analyser ce lait de temps en temps, le cultivateur se trouve en mesure de séparer de son troupeau ou de se défaire de celles de ses vaches qui ne lui sont point profitables au point de vue du laitage. En choisissant un bon taureau et en ne gardant que ses meilleurs vaches, il peut souvent, en un court espace de temps, doubler le rendement de son troupeau.

M. PROULX: Ces analyses se font-elles aux stations agronomiques ou aux stations d'expérimentation?

L'hon. M. TOLMIE: Elles se font un peu partout. Nous nous entendons à cet égard avec la plupart des beurreries établies là où il existe des associations pour le contrôle des vaches laitières.

[L'hon. M. Tolmie.]

M. KENNEDY (Stormont-et-Glengarry): Je ne me lève pas pour critiquer le crédit que le ministre demande à se faire ouvrir, car le chiffre m'en paraît vraiment modeste, eu égard au travail dont il nous a donné une idée et qui, à ce que je crois, s'accomplit réellement. J'aimerais cependant à lui demander s'il a projeté de s'occuper l'an prochain du classement des fromages au point d'exportation.

L'hon. M. TOLMIE: A l'heure qu'il est, le classement du fromage se fait à Montréal, et nous comptons que ce travail s'accomplira bientôt en d'autres endroits.

M. CALDWELL: Quelles démarches un cultivateur doit-il faire pour obtenir l'établissement d'une association pour le contrôle des vaches laitières?

L'hon. M. TOLMIE: S'il veut bien écrire un mot au commissaire du laitage, M. Ruddick, celui-ci se fera un plaisir de lui donner les renseignements les plus complets. L'honorable député pourrait aussi écrire à M. Gaudet, qui habite dans la même province que lui.

M. DECHENE: Le ministre vient de dire que c'est en Angleterre que se trouve notre meilleur débouché; combien de beurre le Canada a-t-il exporté en Grande-Bretagne au cours de la dernière saison?

L'hon. M. TOLMIE: Je regrette de ne pouvoir le dire au pied levé.

M. DECHENE: Le ministre peut-il dire combien de millions de livres environ?

L'hon. M. TOLMIE: 10,000,000.

M. DECHENE: Exportons-nous plus aux Etats-Unis qu'en Grande-Bretagne?

L'hon. M. TOLMIE: Non, en Grande-Bretagne surtout.

(L'article est adopté.)

Entrepôts frigorifiques, $26,000.

M. LEGER: En ce qui concerne les entrepôts frigorifiques, je désirerais avoir certains renseignements du ministre au sujet d'une délégation qui est venue des Provinces maritimes, l'an dernier, et qui a été reçue par plusieurs membres de ces provinces. On devait s'occuper de leur requête et un rapport devait être fait plus tard. A-t-on fait quelque chose? A cette époque, j'ai été nommé l'un des membres du comité, mais je regrette de dire que le président de ce comité ne m'a jamais invité à prendre part aux séances et, par conséquent, je ne suis pas censé savoir s'il y a eu quelque chose de fait. On devrait prêter une attention toute spéciale

à la question des entrepôts frigorifiques dans l'intérêt des Provinces maritimes. L'autre jour, les membres de plusieurs provinces ont invité le ministre de visiter leurs circonscriptions et de constater la situation par lui-même. J'adresse la même invitation au ministre afin qu'il se rende compte de l'état de choses dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard. Il se convaincrait, en peu de temps, que ces provinces ont droit à quelque considération en ce qui concerne les entrepôts frigorifiques, et elles seraient traitées d'une façon satisfaisante pour tous.

L'hon. M. LEMIEUX: Avant que le ministre réponde à mon honorable collègue de Kent (M. Léger), je ferai observer que j'ai appelé, l'autre jour, l'attention de la Chambre sur la question des wagons frigorifiques pour le transport du poisson. Comme nous sommes à discuter cet article, cela me rappelle que, il y a quelques années, le prédécesseur de mon honorable ami, l'honorable Sydney Fisher, avait organisé un système de glacière pour les régions du pays où se fait la pêche. J'ignore comment ces établissements se sont comportés, mais si je dois en croire les griefs que j'ai reçus du golfe Saint-Laurent, il me semble qu'il n'ont pas eu un résultat merveilleux. Depuis quelques mois, depuis deux ans peut-être, certaines personnes ont fondé des sociétés coopératives dans mon comté, celui de Gaspé, et je crois que, si l'organisation qui existe déjà au ministère pour l'établissement de ces glacières était transportée à ces sociétés coopératives, les résultats de leur exploitation seraient peut-être plus encourageants que dans le passé.

Cette affaire est des plus importantes pour ceux qui se livrent à l'industrie de la pêche dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, et sur la rive nord du Saint-Laurent. Ces glacières servent à deux fins: la conservation de la boëtte, lorsqu'elle est abondante, et la préservation du poisson jusqu'à ce qu'il soit expédié, soit par voie ferrée ou par eau, à Québec, Montréal et autres centres, et même aussi loin que Toronto et le cœur du Canada, en général. Sur la côte de Gaspé, il arrive que, comme je l'ai dit il y a un instant, le hareng ou l'encornet qui servent d'appâts sont très abondants. Mais, comme ils arrivent par bancs, ils s'en vont également par bancs, et alors les pêcheurs cherchent à se procurer la boëtte pour la pêche du poisson qui est toujours fort abondant sur les rives voisines. On se propose de se servir de ces glacières comme de réservoirs pour la boëtte des pêcheurs en cas de besoin, afin que, comme la pêche ne dure pas longtemps, parce que les saisons sont courtes dans cette partie du golfe Saint-Laurent, les pêcheurs puissent se livrer à leur industrie sans l'interruption. En outre, la consommation de notre poisson dans le centre du Canada serait encouragée.

Si le poisson peut être gardé frais à l'endroit même où il est pris, et s'il peut être facilement expédié, ce sera à l'avantage du consommateur. Le poisson est un aliment très sain, et je vois, avec plaisir, que le ministre de la Marine et des Pêcheries a établi un jour de poisson au pays. Naturellement, nous, les catholiques, avons notre jour de poisson hebdomadaire, et nous savons que la diète du poisson est très hygiénique, non seulement au point de vue religieux, mais au point de vue physique. On devrait encourager la consommation du poisson, dans tout le Canada, mais, pour cela, il faut que le Gouvernement aide les pêcheurs et leur donne des glacières comme en a fournies, il y a quelques années, le ministère de l'Agriculture, mais qui, pour une raison ou une autre, n'ont pas rapporté de bons résultats. Je pense que maintenant, avec l'existence de ces sociétés coopératives, qui finiront par être d'un grand avantage pour nos compatriotes, le département ferait bien d'étudier s'il ne serait pas possible d'adopter leurs glacières à celles des sociétés coopératives.

L'hon. M. TOLMIE: Venant d'une province côtière, je suis absolument de l'avis de l'honorable député quant à la valeur alimentaire du poisson, lequel est un met désirable pour la table, mais je crois que la question qu'il mentionne est plutôt du ressort du ministère de la Marine et des Pêcheries que de celui de l'Agriculture. Sous la loi concernant les entrepôts frigorifiques, telle qu'amendée il y a quelque temps, nous ne subventionnons que les entrepôts frigorifiques municipaux. Quant à ce qu'a dit mon honorable ami de Kent (M. Léger) au sujet de l'établissement d'un entrepôt frigorifique dans les Provinces maritimes à Halifax, je regrette qu'il n'ait pas été inclus dans le comité, à ce moment. Je croyais que le comité avait été choisi avec soin. Ai-je compris que l'honorable député n'avait pas reçu d'avis de la part du président?

M. LEGER: C'est un fait.

M. McMASTER: Il a été choisi mais non pas élu.

L'hon. M. TOLMIE: Nous nous sommes occupés de la chose très sérieusement. Nous avons envoyé des représentants de la division des animaux vivants dans les Provin-

ces maritimes afin de s'enquérir de l'approvisionnement d'animaux vivants nécessaire pour maintenir une installation frigorifique et un abattoir. Nous avons appris de cette enquête que le volume d'approvisionnement n'était pas suffisant, et, sur la recommandation de notre commissaire d'animaux vivants, nous avons aidé à y envoyer vateurs s'intéresseraient plus à l'élevage, Nous nous occupons surtout des débouchés, parce que j'ai toujours pensé que les cultivateurs s'intéressseraient plus à l'élevage, s'ils croyaient vendre à profit raisonnable. Nous espérons que dès que le volume d'approvisionnement augmentera assez pour le permettre, nous pourrons installer un entrepôt frigorifique quelque part dans cette région. Si nous prenons en considération l'exportation de bœuf apprêté, il n'y a pas à douter qu'un grand établissement frigorifique à cet endroit serait d'une grande importance. L'on a conseillé d'expédier en charges de wagons les animaux de l'Alberta et des provinces de l'Ouest, puis de les faire abattre aux ports Atlantiques, mais les renseignements reçus ne sont pas suffisants pour me convaincre que le résultat en serait un succès. Il y a plusieurs objections. En premier lieu, un bouvillon abattu dans l'Ouest donnera 60 p. cent de bœuf apprêté, de sorte que l'on obtiendra de chaque bouvillon de 1,000 livres—et ce bouvillon ne peserait pas beaucoup—400 livres de sous-produits, qu'il faudrait tout aussi bien garder dans l'Ouest. Mais nous aurions indubitablement besoin d'une installation frigorifique dans cette région, si l'expédition en devenait générale; car il faudrait un entrepôt pour l'emmagasinage avant le chargement à bord. Je sais qu'un expéditeur bien connu de Calgary a été obligé de retourner à Montréal toute une cargaison de bœuf pour l'y faire congeler convenablement, et pour que l'on en prenne soin, parce qu'elle avait manqué le vaisseau d'expédition partant d'un port de l'Atlantique. Je puis assurer mon honorable ami que nous étudions la situation et ses perspectives. Actuellement, vu le prix courant du bœuf, nous ne pouvons ignorer la concurrence de l'Argentine. On y peut produire le bœuf à meilleur marché que nous le pouvons nous-mêmes. Nous le savons très bien, et dès que les affaires atteindront un volume suffisant, il me fera plaisir d'aider à l'établissement d'une installation frigorifique dans cette partie là du pays.

M. LEGER: L'explication que donne le ministre de l'insuffisance de l'approvisionnement disponible pour permettre une installation frigorifique, est satisfaisante. Je crois, cependant, que l'on devrait faire tout ce qui est possible pour encourager les cultivateurs de cette région, et je suis certain qu'une installation frigorifique stimulerait la production du bœuf. Il est difficile d'augmenter la production du bœuf, à l'heure actuelle, parce que nous n'avons pas les entrepôts voulus pour recevoir la viande. Cependant, j'apprends avec plaisir que sous peu, dès que l'approvisionnement aura augmenté, le ministre sera tout disposé à venir en aide à nos cultivateurs. Je suis certain que cette déclaration de la part du ministre leur sera d'un grand encouragement.

L'hon. M. TOLMIE: Je pourrais faire observer que toute municipalité, telle que Halifax, peut maintenant obtenir une subvention du gouvernement fédéral. Jusqu'à concurrence de 35 p. cent, pour la construction d'un installation frigorifique.

M. MICHAUD: N'avez-vous qu'un seul entrepôt frigorifique dans toutes les Provinces maritimes?

M. DUFF: Dois-je comprendre que le ministre veuille dire que, sous cette loi, l'on accorde des subventions pour les installations frigorifiques mais non pas pour celles qui sont destinées à recevoir le poisson et les produits de poisson? Si l'installation projetée à Halifax est construite, ne servira-t-elle pas pour les produits de la mer? Je désirerais savoir si la loi actuelle ne permet pas au ministre d'aider à la construction d'une installation frigorifique pour des fins de pêche?

L'hon. M. TOLMIE: Sous la présente loi nous ne subventionnons que les municipalités. Je crois comprendre que quelques-unes emmagasinent le poisson. En tout cas, elles peuvent y emmagasiner tout ce qu'il veulent en fait de poisson.

A moins que la municipalité n'exerce la haute main sur un établissement, nous n'accordons pas de subvention. Il y a, sur le littoral de l'Atlantique, dans les Provinces maritimes, une compagnie qui demande une subvention. Elle l'a sollicitée, avant la guerre, mais après avoir reçu la permission d'exercer son industrie, elle s'est trouvée dans l'impossibilité de remplir sa part du contrat, par suite de l'état de choses créé par la guerre. Je comprends que cette demande a été considérée favorablement et que la compagnie continue, mais elles n'a pas encore signé.

M. DUFF: S'agit-il de l'industrie établie à Sydney-Nord, Cap-Breton?

L'hon. M. TOLMIE: Oui.

M. DUFF: Quelle subvention le Gouvernement va-t-il accorder, pour l'établissement de cet entrepôt frigorifique?

L'hon. M. TOLMIE: Environ 20 p. 100 du coût de l'installation, à condition que le projet soit approuvé par notre commissaire.

M. REID (Mackenzie): Je regrette d'entendre le ministre dire que la subvention n'est accordée qu'aux entrepôts frigorifiques possédés par une municipalité, car nous avons, dans la Saskatchewan ce qui est connu sous le nom des "Saskatchewan Creameries, Limited", propriété d'une coopérative de cultivateur, qui fournit, en outre, un entreposage frigorifique se rattachant à son industrie. Je crois aux services publics et lorsqu'une municipalité hésite à les entreprendre et qu'un certain nombre de personnes forment une coopérative et commencent une entreprise de cette nature, je crois que le ministre doit considérer très sérieusement la question d'aider cette entreprise, parce que l'idée coopérative fait des progrès rapides par tout le Canada, aujour'hui. J'ai confiance que le ministre va étudier à fond cette question. Croit-il que le montant demandé, $26,000, suffit pour encourager la construction d'entrepôts frigorifiques?

L'hon. M. TOLMIE: L'application de la loi présentement en vigueur n'a pas toujours été limitée aux municipalités et, dans les années écoulées, nous avons accordé des subventions dans la Saskatchewan, l'une à Moosejaw, une autre à Regina et une à Saskatoon et une à Vonda. Au sujet du crédit qu'on demande présentement, nous estimons, tenant compte de ce qui s'est passé au cours des dernières années, que ce montant est suffisant pour faire répondre aux besoins actuels.

M. REID (Mackenzie): La "Saskatchewan Cooperated Creameries Limited" a-t-elle demandé de l'argent au sujet de l'entrepôt frigorifique qu'elle érige à Yorkton?

L'hon. M. TOLMIE: Non.

M. DECHENE: Monsieur le président...

M. le PRESIDENT: Il est maintenant six heures.

M. DECHENE: Je veux faire observer que le crédit n'est pas voté.

M. le PRESIDENT: Non.

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

Reprise de la séance

M. DUFF: Au sujet de l'entreposage frigorifique, j'ai observé, en parcourant le rapport du ministre de l'Agriculture, que d'après un décret du conseil adopté le 26 mai 1919, le paiement des subventions autorisé par la loi est limité aux entrepôts frigorifiques publics dirigés et exploités par une municipalité ou par un autre conseil de direction. Je comprenais d'après ce que le ministre me disait, qu'un entrepôt frigorifique qu'on érigeait ou qu'on avait construit au Cap-Breton reçevait présentement de l'aide. Je me demandais si l'on avait rappelé ce décret du conseil ou d'après quelle loi le département payait ces 35 p. 100 du coût de cette installation frigorifique.

L'hon. M. TOLMIE: L'autorité donnée par l'ancienne loi de l'entreposage frigorifique n'était pas limitée aux municipalités, mais il y a environ deux ans, je crois, on a modifié la loi de façon à ce qu'elle s'appliquât aux installations possédées par une municipalité. Jusque là on avait accordé cette aide aux installations possédées par des particuliers.

M. DUFF: Je comprenais que l'installation de Cap-Breton était une nouvelle orgenisation et que l'on n'était qu'à l'ériger.

L'hon. M. TOLMIE: Je l'ai expliqué, avant la suspension de la séance, cette compagnie a présenté sa requête conformément aux dispositions de la loi, et cette demande a été accordée antérieurement à la guerre. Par suite de l'état de choses créé par la guerre, elle n'a pu mettre ses plans à exécution. Nous avons décidé de lui permettre de continuer son installation, mais jusqu'à présent, elle n'a pas encore signé d'entente avec nous, si je comprends bien.

M. DUFF: Quel est le nom de la compagnie?

L'hon. M. TOLMIE: Je le regrette, mais je ne puis fournir ce renseignement sur le coup. Cependant il me fera grand plaisir d'obtenir ce renseignement pour mon honorable ami.

M. DUFF: Le ministre peut-il nous fournir quelque renseignement sur l'objet de ces installations frigorifiques?

L'hon. M. TOLMIE: Je comprends qu'il s'agit de l'entreposage ordinaire; entreposage du poisson frais, des fruits, du bœuf, des oeufs et autres produits alimentaires.

M. SINCLAIR (Queen) (I.P.-E.): Le rapport du ministre fait allusion à un

arrangement qu'on est en train de conclure avec la commission du port de Montréal au sujet d'un entrepôt frigorifique. Est-ce qu'on le fait semblable à celui qui a été conclu pour l'entrepôt frigorifique de Sydney-Nord?

L'hon. M. TOLMIE: Nous n'avons rien à verser pour l'entrepôt frigorifique que la commission du port de Montréal est en train de construire.

(L'article est adopté.)

Fruits, $145,000.

M. LEGER: Le ministre veut-il m'expliquer ce que signifie ce crédit? S'il doit servir à l'achat de fruits, je dois dire que nous, de ce côté-ci de la Chambre, n'en avons pas encore profité. Mais je suppose qu'il s'agit d'encourager la culture des fruits. Dans tous les cas, je voudrais bien avoir des explications à ce sujet.

L'hon. M. TOLMIE: Cet article comprend les frais d'inspection des fruits dans les différents districts, les frais de déplacement des inspecteurs, les frais de bureau et les dépenses qu'entraînent certaines expériences faites au sujet des wagons frigorifiques pour le transport des fruits. Des expériences ont été faites l'an dernier entre la Colombie-Anglaise et l'Est. Nous nous sommes servis des wagons-foudres à eau salée ordinaires et nous nous sommes rendu compte qu'avec de légers changements, ces wagons convenaient très bien au transport des fruits. Nous faisons aussi de nombreuses démonstrations de genres variés sur la culture des fruits et nous publions une mercuriale. Pendant la saison de navigation dans les Provinces maritimes, nous nous tenons en communication étroite avec le marché anglais par câble et nous adressons cette liste des prix à tous ceux qui désirent expédier des produits à ce marché étranger. Cela rend de grands services. Nous facilitons aussi l'organisation de coopératives de vente. Puis il y a les frais que nécessite l'application de la loi concernant la vente des fruits. On doit se rappeler que l'an dernier nous avons adopté une loi concernant l'empaquetage des fruits et qu'avant longtemps, nous n'aurons, dans tout le Canada, pour les petits paquets de fruits qu'une seule et même grandeur. Nous donnons au commerce de fruits en général toute l'assistance possible, mais nous nous occupons particulièrement des débouchés pour la vente de nos produits. Nous faisons aussi des démonstrations sur la façon d'emballer et d'humecter les fruits, comme je l'ai déjà expliqué. Enfin, nous exposons nos fruits partout où nous croyons que cela peu en stimuler la vente. Nous avons eu l'an dernier une réunion de tous les inspecteurs de fruits du Canada au cours de laquelle on a discuté la situation existant dans chacune des différentes provinces. Nous nous apercevons que la réunion de ces représentants de sociétés de culture des fruits venant des différentes régions du pays contribuent beaucoup à faciliter la vente de nos produits canadiens. Ces discussions générales des conditions entourant la culture et l'emballage des fruits ont donné de très bons résultats.

M. DUFF: Le ministre veut-il nous donner les noms des inspecteurs de fruits en Nouvelle-Ecosse?

M. CHISHOLM (Inverness): Et aussi où ils se trouvent.

L'hon. M. TOLMIE: Les inspecteurs des Provinces maritimes sont les suivants: A. S. Alcorn, Berwick, (N.-E.); W. S. Potts, Saint-Jean (N.-B.). Les inspecteurs stagiaires sont: S. C. Dimmock, Windsor (N.-E.); A. H. Milner, Annapolis-Royal (N.-E.); A. T. Morse, Bridgetown (N.-E.); F. B. Westcott, Gaspéreau (N.-E.); W. J. Sangster, Falmouth (N.-E.); J. B. Wilson, Waterville (N.-E.); G. E. Hutchinson, Morristown (N.-E.); G. A. LeCain, Annapolis-Royal (N.-E.); R. B. Neily, Middleton (N.-E.); H. G. Woodworth, Berwick (N.-E.); H. F. East, Melvern Sq. (N.-E.); S. B. Marshall, Clarence (N.-E.); G. H. Ruffee, Wolfville (N.-E.); W. P. Fox, Lower Gagetown (N.-E.).

M. DUFF: Ils semblent être tous dans deux comtés.

M. MICHAUD: Ils sont tous en Nouvelle-Ecosse.

M. DUFF: Et en Nouveau-Brunswick; mais je parle de la Nouvelle-Ecosse. Je remarque que ces inspecteurs se trouvent presque tous dans les comtés d'Annapolis et de King. Il est vrai que la plus grande partie des fruits cultivés en Nouvelle-Ecosse vient peut-être de là; mais, tout en ne voulant pas vanter mon propre comté, le ministre doit savoir que le comté de Lunenburg est renommé pour ses fruits qui sont, sinon en aussi grande quantité, du moins d'aussi bonne qualité que ceux d'Annapolis ou de King. Il me semble qu'en toute justice pour les cultivateurs de fruits

de notre comté, nous devrions avoir au moins un inspecteur.

L'hon. M. TOLMIE: Bien que ces hommes soient placés dans ces deux comtés où se trouve le centre de leurs opérations, leur travail ne se limite nullement à cette région particulière; ils parcourent toute la province et visitent toutes les régions où ils peuvent aider les horticulteurs.

M. DUFF: Cette explication nous donne à réfléchir. Je me demandais si ces employés sont nommés par la commission du service civil ou selon l'ancien système du favoritisme, car il me semble étrange qu'ils soient localisés dans ces deux comtés puisqu'ils doivent voyager dans toute la province. Il en coûterait moins cher au pays et les horticulteurs seraient plus satisfaits si ces inspecteurs étaient distribués dans toute la province; il y en aurait, par exemple, un ou deux dans le comté de Lunenburg et un ou deux dans le comté représenté par le ministre des Travaux publics.

M. McMASTER: Cette région cultive la tomate.

M. DUFF: C'est de l'histoire ancienne. Mais on cultive beaucoup les fruits dans divers comtés autres qu'Annapolis et King, et je suggérerai au ministre combien il serait bon de voir si ces inspecteurs peuvent être distribués dans la province au lieu de les grouper dans un ou deux comtés. Bien que je ne parle pas pour mon comté en particulier, je dirai que nous avons trois ou quatre entrepôts de fruits et que nous avons expédié des milliers de barils de pommes en Europe. Il me semble donc que nous avons bien droit à un inspecteur dans le comté de Lunenburg. En disséminant ces inspecteurs dans toute la province le département réaliserait des économies sur les frais de déplacement de ces inspecteurs. En examinant la liste des montants payés l'an dernier pour les frais de déplacement, je vois que M. Alcorn a dépensé $1,069.86; M. de Vany, $112.05; M. Harris, 608.45; M. Le Cain, $693.81; M. Milner, $581.42; M. Neily, $484.70; M. Vroom, $1,556.80 et M. Woodworth, $777.50. Ces hommes étaient attachés au comté d'Annapolis. Je crois que le ministre partagera mon avis que cet argent a été gaspillé, parce que si ces hommes avaient été répandus dans la province, leurs frais de déplacement eussent été pour ainsi dire nuls. Voilà entre sept et huit mille dollars dépensés par ces inspecteurs à voyager des comtés d'Annapolis et King dans la province, dépenses que l'on aurait pu épargner. Je conseille au ministre d'étudier cette question avec la commission du service civil ou le comité des faveurs ministérielles, comme il lui plaira, pour voir si ces hommes ne peuvent pas être renvoyés à leurs fermes et nommer d'autres inspecteurs dans chaque comté. C'est là un conseil pratique et le suivre serait de l'intérêt de l'horticulture comme du pays tout entier. Est-ce que le ministre ne croit pas mon conseil assez bon?

L'hon. M. TOLMIE: J'ai noté l'observation de l'honorable député. Je ferai remarquer que la plupart de ces employés ont été nommés par la commission du service civil et je suppose que cette commission les a choisis pour leurs connaissances dans ce genre particulier de travail. Naturellement, comme ces deux comtés cultivent beaucoup de fruits, c'est dans cette région qu'on trouve les hommes les plus capables et possédant le plus d'expérience. Les inspecteurs de fruits visitent ces endroits de la province où les récoltes de fruits sont abondantes afin de pouvoir montrer aux horticulteurs les méthodes de pulvérisation, de mise en caisses et ainsi de suite. Ils ne consacrent pas tout leur temps au comté où ils se trouvent, mais voyagent constamment afin de rendre le plus de services dans les régions où l'on a besoin d'eux. Avec le taux élevé actuel des voyages, il est pour ainsi dire impossible de se déplacer sans encourir des frais considérables nécessaires pour les travaux de ces inspecteurs. Néanmoins, j'examinerai soigneusement ces détails et si on peut faire des améliorations je suivrai le conseil de mon honorable ami.

M. DUFF: Le ministre vient de nous dire qu'il pensait que ces inspecteurs avaient été nommés par la commission du service civil à cause de leur habilité et leurs connaissances en haute cultures. Je dis qu'il y a dans d'autres comtés de la Nouvelle-Ecosse d'autres individus tout aussi capables au point de vue horticulture. Je ne puis pas comprendre comment trois commissaires, ayant leur bureau dans l'édifice Hunter, à Ottawa, peuvent choisir les individus d'Annapolis et de King qui aient les qualités voulues pour inspecter les fruits de la Nouvelle-Ecosse. A mon sens, le ministre ou le sous-ministre est la personne compétente pour choisir ces inspecteurs, et non le docteur Roche, M. Jameson ou le colonel Larochelle. Plus vite nous reviendrons aux anciens principes pour la nomination de ces inspecteurs, le mieux cela vaudra. Je ne sais pas comment ces inspecteurs ont été choisis, mais leur choix me semble étrange et si la commission du service civil a fait les annonces convenable-

ment, je ne vois pas comment elle n'a nommé que des personnes habitant les comtés d'Annapolis et de King.

En réalité, je me demande si on n'a pas travaillé en sous main à leur nomination.

M. DOUGLAS: Non, non.

M. DUFF: Je comprends parfaitement bien que le futur sénateur de l'Ouest dise "non, non". J'espère qu'il pourra bientôt dire "oui, oui" dans l'autre Chambre. Le ministre doit comprendre que c'est une affaire assez sérieuse. L'an dernier, on a dépensé environ $7,000 en frais de voyage —pas de salaires—pour que ces hommes se rendent de leur comté respectif dans d'autres parties de la Nouvelle-Ecosse. C'est de la mauvaise administration et le ministre devrait faire des changements pour épargner une forte somme d'argent aux contribuables du pays. Partout où l'on récolte des fruits dans un comté, il devrait y avoir un inspecteur, au lieu de groupes comme à présent tous les inspecteurs dans les deux comtés d'Annapolis et de King. J'espère que le ministre examinera cette question et fera en sorte de modifier cet état de choses.

M. MAHARG: Nous ne sommes pas de grands producteurs de fruits dans les provinces de l'Ouest, mais nous avons senti le besoin d'un inspecteur pour nos achats. Le ministre s'en est-il occupé?

L'hon. M. TOLMIE: Les inspecteurs qui travaillent activement dans la campagne pendant l'été, sont à l'ouvrage pendant l'hiver pour inspecter les fruits sur les marchés.

M. MAHARG: Dans les marchés où l'on vend les fruits ou à l'endroit où on les livre aux consommateurs?

L'hon. M. TOLMIE: Où on les livre aux consommateurs.

M. MAHARG: Dans l'Ouest, nous avons eu de grandes difficultés à entrer en contact avec ces inspecteurs. Nous avons eu quelques expéditions de fruits pour lesquelles, j'en suis sûr, on n'a pas exercé une grande surveillance au moment de leur emballage. Comment ces inspecteurs sont-ils répartis dans tout l'Ouest?

L'hon. M. TOLMIE: Nous en avons trois à Winnipeg, un à Calgary, un à Saskatoon, un à Brandon, un à Edmonton et quatre en Colombie-Anglaise.

M. MAHARG: Je constate que les deux grandes provinces qui consomment et qui produisent très peu de fruits, n'ont absolument pas d'inspecteurs. Je suggère que le ministre fasse en sorte au moins qu'un inspecteur se trouve à chacun des grands centres où l'on distribue les fruits.

M. LEGER: Le ministre peut avoir nommé quelques inspecteurs qui travaillent au Nouveau-Brunswick, mais on dit qu'il y en avait tellement en Nouvelle-Ecosse que j'ai pensé qu'ils étaient tous dans cette province. J'espère qu'il prendra en considération les besoins de notre province sur ce point.

L'hon. M. TOLMIE: Nous avons un inspecteur à Saint-Jean et un autre à Gagetown.

M. McMASTER: Dans toute l'étendue des cantons de l'Est, les vergers ont diminué en nombre durant les dernières années. Nous avons eu des hivers excessivement rudes qui ont été très durs aux arbres. Serait-il possible, au moyen d'expériences faites dans tous les comtés de l'Est, de déterminer quels sont les arbres qui conviennent le mieux pour les collines de cette partie du pays? Il me semble que la ferme expérimentale pourrait donner d'excellents avis à ce sujet. La ferme m'a envoyé quelques arbres qu'elle a greffé récemment, quelques nouvelles variétés que j'essaye dans mon propre verger, et je me demande si ce système ne pourrait pas se développer un peu pour qu'on se rendre compte de la meilleure variété qui convient à cette partie du pays.

L'hon. M. TOLMIE: Si l'honorable député veut s'adresser à la ferme expérimentale, il recevra tous les renseignements. A Lennoxville et à Morden, Manitoba, nous faisons des expériences en vue de produire des fruits qui résistent au climat de ces régions où les fruits ne prospèrent pas dans les conditions ordinaires. Nous avons un homme qui parcourt la campagne dans tout le nord du Canada à la recherche des variétés résistantes d'arbres fruitiers que l'on peut croiser avec des espèces plus tendres de façon à produire une variété robuste qui résistera aux conditions les plus rigoureuses de la température. Les Etats-Unis ont eu pendant quelque temps un homme qui se livrait à un travail analogue dans nos régions du nord.

M. FAFARD: En examinant le rapport de l'auditeur général, je vois qu'un montant de $70 a été payé à Roger Gagnon, Rivière-du-Loup, pour "frais de voyage". Sans doute, nous ne pouvons pas récolter

des fruits dans Québec comme dans la Colombie-Anglaise, mais dans quelques régions de mon comté, on se livre à la production des fruits sur une vaste échelle. Je comprends bien qu'en ayant un ministre de l'Agriculture de la Colombie-Anglaise nous devons y contribuer pour quelque chose, mais nous avons au moins droit à notre part sur ce sujet.

M. CHISHOLM: En examinant le rapport de l'auditeur général, je trouve les noms d'un certain nombre de personnes qui travaille dans un comté, en vertu de la loi pour la destruction des insectes et des fléaux. Est-ce que ce crédit devrait être compris sous cette rubrique?

M. le PRESIDENT: L'article a été adopté; cependant, s'il l'a été en l'absence de l'honorable député, il obtiendra peut-être la permission de poser une question à ce sujet, avec l'assentiment unanime de la Chambre.

M. CHISHOLM: A la page A-18 du rapport de l'auditeur général, volume 1er, je relève les noms de dix ou douze fonctionnaires qui accomplissent évidemment le même travail dans un seul comté. Je remarque entre autres le nom d'un monsieur Baker, de Middleton, Nouvelle-Ecosse. Je désirerais savoir quelles sont les fonctions que remplissent ces fonctionnaires.

L'hon. M. TOLMIE: Les fonctionnaires en question sont occupés, en exécution de la loi sur les insectes nuisibles, à s'enquérir des ravages qu'exercent les diverses variétés d'insectes nuisibles à l'agriculture, tels que le taupin, le ver à choux, le cul-doré, le ver à bourgeon d'épinettes, la chenille processionnaire, parasites nuisibles aux navets et autres plantes-racines, ainsi que tous les insectes nuisibles que j'ai énumérés cet après-midi. L'honorable député pourra lire tous ces détails au complet demain, dans le compte-rendu officiel des débats.

M. CHISHOLM: Quelles aptitudes particulières ces fonctionnaires possèdent-ils pour ce genre de travail? Est-ce que l'endroit où ils sont domiciliés a quelque chose à faire avec leur nomination?

L'hon. M. TOLMIE: Certains de ces inspecteurs sont des élèves de nos collèges agricoles. Ils entrent d'abord dans la carrière à titre d'adjoints ou inspecteurs provisoires; or, étant donné qu'ils travaillent sous la direction d'experts en cette matière, de la sorte ils acquièrent les qualités requises pour remplir les fonctions d'inspecteurs permanent.

M. CHISHOLM: Est-ce que ces inspecteurs adressent des rapport au département?

L'hon. M. TOLMIE: Certainement; chaque inspecteur est tenu d'envoyer des rapports ou département à intervalles régulier

M. CHISHOLM: Je tiens à savoir comment il se fait que dix ou douze inspecteurs sont nommés dans un comté, tandis qu'il n'y en a pas un seul dans plusieurs circonscriptions. Ces insectes nuisibles infestent-ils particulièrement les comtés où ces inspecteurs sont stationnés?

L'hon. M. TOLMIE: Si mon honorable ami veut bien prendre la peine de jeter un coup d'œil sur le bilan des frais de voyage de ces fonctionnaires, il se rendra compte que leurs travaux s'étendent à plus qu'un comté. Il se peut que les fonctionnaires en question viennent tous du même comté; cependant je n'en sais rien. Une seule chose me préoccupe, c'est que ces inspecteurs aient les aptitudes requises et qu'ils rendent des services satisfaisants au département. Ils sont censés aller partout où le département juge à propos de les envoyer. En effet, lorsque le département retient les services de ces inspecteurs, il est entendu, règle générale, qu'ils sont susceptibles d'aller habiter n'importe quelle région du pays où leurs services peuvent être demandés. Au cas où une sérieuse épidémie se déclarerait, nous avons le droit de les envoyer partout, de la Colombie-Anglaise aux Provinces maritimes.

M. CHISHOLM: Ces inspecteurs sont-ils nommés par la commission du service civil?

L'hon. M. TOLMIE: Oui.

M. CHISHOLM: Mon honorable ami (M. Duff) a cité une liste de noms de fonctionnaires, si je me rappelle bien, qui sont tous stationnés dans le même comté.

M. DUFF: Dans deux comtés.

M. CHISHOLM: Je suis surpris de voir que tous ces fonctionnaires soient stationnés dans ce comté; certains inspecteurs coûtent jusqu'à $3,700 au pays et la majeure partie de cette somme est imputable au compte des frais de tournée. Il est assez extraordinaire que tous ces inspecteurs soient particulièrement choisis dans un seul comté et qu'ils consacrent la majeure partie de leur temps à cette même circonscription.

Quelques DEPUTES: Quel comté?

M. CHISHOLM: Que mes honorables amis consultent le rapport de l'auditeur général et ils le sauront. Il n'est pas juste que la population du reste du pays soit

appelé à acquitter des frais de voyage supplémentaires, afin que ces fonctionnaires soient stationnés dans le même comté. Je serais enchanté d'avoir quelques-uns de ces inspecteurs dans ma propre circonscription.

Le ministre affirme qu'ils sont tous des élèves sortis de nos collèges agricoles. Mais des élèves de nos collèges agricoles, nous en avons par tout le pays. Le ministre fait tout son possible pour encourager l'agriculture — et il obtient du succès —; cependant, je suis certain qu'il atteindrait encore mieux le but qu'il vise, s'il décidait de distribuer ces fonctionnaires par toute la province de la Nouvelle-Ecosse. Je serais alors peut-être en mesure de répondre à mes amis du comté d'Inverness lorsqu'ils ont besoin de renseignements: Adressez-vous à tel fonctionnaire, qui est stationné à tel endroit; de cette façon, ils obtiendraient satisfaction. Cependant, si je suis obligé de leur répondre de se rendre dans tel comté, dont je m'abstiens de divulguer le nom, ils éprouveront peut-être passablement de difficulté avant d'arriver à se mettre en communication avec l'inspecteur. Il serait donc préférable que le ministre décidât de distribuer ces inspecteurs par toute la province, dans les comtés où ils seront susceptibles d'accomplir la meilleure tâche et où leurs efforts seront réellement utiles à la population. En toute cette affaire, je tiens compte uniquement des services que ces fonctionnaires seront en mesure de rendre au public, au lieu de m'occuper de la convenance de certains personnages dans un comté en particulier.

Je n'aime pas à critiquer sans raison, mais quand on songe que des agents dont la charge s'exercera dans toute la province sont pris, au nombre de quinze, vingt-cinq ou trente, dans ce seul comté, il me semble que c'est là un état de choses extraordinaires.

M. BEST: Le ministre nous a dit, je crois, que ces inspecteurs étaient désignés par la commission du service civil, et tout employé public est tenu, si je ne me trompe, à subir un examen. On conçoit aisément, par suite, que ces employés dont parle mon honorable ami peuvent tous être d'une même région, et c'est là un des défauts de se régime d'une commission du service civil. Comme l'ont dit mes deux honorables collègues, il est possible que tous les fonctionnaires d'un service soient pris dans un même comté; la commission du service civil envoie des circulaires dans tout le pays et les candidats à qui sont donnés les emplois sont ceux à qui l'examen ont le mieux réussi.

Il se peut que, dans la circonstance, les circulaires ait été envoyés dans tous les comtés et que les inspecteurs nommés soient tous de ces deux seuls comtés. C'est là un des vices de l'institution et, comme le dit l'honorable député (M. Chisholm), c'est une injustice faite au pays en général, aux divers comtés d'une province, qu'un petit nombre de comtés fournissent les agents que l'on nomme à divers emplois, non seulement du ministère de l'Agriculture, mais de tous les autres, tandis que, sous un régime différent, pour le service extérieur en particulier, la répartition des emplois seraient plus générale. Je sais bien que le ministre n'a aucun contrôle à exercer sur cette répartition, puisque les fonctionnaires sont désignés par la commission du service civil à la suite d'un examen, et il peut ariver que tous soient d'un même comté. J'espère que l'on apportera remède à ce mal dans un prochain avenir.

M. DUFF: Je n'accorde pas à mon honorable ami (M. Best) que le ministre n'a aucune responsabilité dans l'affaire, ou ne dispose d'aucun contrôle. Si le ministre a besoin de douze inspecteurs pour la destruction des insectes ou autres fléaux, ils ont, lui ou le sous-ministre, le devoir, quand ils addressent à la commission du service civil une demande de douze inspecteurs, de dire que c'est pour certain comté.

M. BEST: En le faisant, n'enfreindraient-ils pas les règles imposées à la commission du service civil? C'est là, je crois, ce que prétend cette dernière.

M. DUFF: Je ne le pense pas. Si le ministère de l'Agriculture a besoin de douze inspecteurs, quelqu'un dans les bureaux a le devoir, quand la demande est faite à la commission de les nommer, de dire qu'ils devront être établis dans certain comté. Il ne faut pas que la commission du service civil soit libre d'agir à sa guise quand elle émet les avis ou qu'elle reçoit les demandes; il ne faut pas qu'elle puisse par exemple nommer douze hommes du comté de Victoria, le plus septentrional de la Nouvelle-Ecosse, quand leur besogne devra s'exécuter principalement dans Yarmouth, Queen, Shelburne ou Digby. C'est là une sotte manière de faire des nominations. Il faut que le ministère de l'Agriculture ait une certaine responsabilité, et, s'il ne fait pas savoir à la commission du service civil que ces hommes devront être dans différents comtés il manque à ses obligations envers le public.

Je ne me plains pas de ce que ces hommes habitent ici plutôt que là, mais de ce qu'il en coûte au pays sept ou huit mille dollars pour des frais de voyage que l'on pourrait éviter. Je ne me plains pas de ce qu'ils habitent un comté où leurs connaissances plus grandes leur vaut d'être nommés. Je suis fier de ce que ce comté ait pu produire un pareil nombre d'inspecteurs; mais, une fois la nomination faite, on devrait les répartir dans la province, afin que l'on n'ait pas à dépenser en frais de voyage une somme aussi considérable.

L'hon. M. TOLMIE: Il y a certainement avantage à ce que les inspecteurs soient établis dans les comtés où se fera le gros de la besogne, puisque, vivant chez-lui, un inspecteur nous évitera les dépenses d'hôtels. Je suis certes bien aise que l'honorable député ait appelé mon attention sur cette affaire, mais je dois lui dire que la loi du service civil ne permet pas au ministre de nommer la personne de son choix.

M. DUFF: Je n'ai pas voulu dire que le ministre dût nommer l'inspecteur, mais désigner le comté où il a besoin de ses services.

L'hon. M. TOLMIE: Les examens de concours du service civil sont ouverts à tous dans le pays, et je crois comprendre que les hommes sont nommés selon qu'ils figurent dans les examens. Cependant, je me souviendrai de ce qu'ont dit l'honorable député et les autres qui ont exprimé leurs vues sur le même sujet, et je verrai s'il n'y a pas moyen de disperser quelques-uns de ces groupes.

M. ROBB: Ce que dit l'honorable ministre au sujet des nominations est sans doute le cas, mais le ministère de l'Agrirculture doit certainement avoir le droit de décider où demeurera l'inspecteur, quel qu'il soit, économisant ainsi une somme qui serait plus utilement employée qu'à voyager en chemin de fer.

L'hon. M. TOLMIE: Tout le travail de la culture des fruits se limite à deux comtés.

M. McKENZIE: Il me semble que les fonctionnaires voyagent trop dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et que l'on y nomme trop d'inspecteurs. Il y en a douze ou quatorze, et il n'y a que dix-huit comtés dans la province. J'ai compris que le ministre avait dit qu'ils demeurent tous dans le même comté. Il me semble très peu pratique de les grouper ainsi. Il ne peut y avoir de l'ouvrage pour tous dans cet endroit.

M. DAVIDSON: L'honorable député fait-il allusion aux inspecteurs de pommes ou à d'autres fonctionnaires?

M. McKENZIE: On m'informe que ces inspecteurs voyagent pour savoir s'il y a là quelque mouche. Je ne sais si mon honorable ami de Digby et Annapolis (M. Davidson) sent la mouche lui remonter l'épine dorsale, mais à le voir se lever, nous le croirions. Peut-être sait-il tout particulièrement quels sont ces hommes, et où sont ces mouches qu'ils chassent tout le temps. A mon point de vue, s'il y a du travail à faire dans toutes les provinces, ces douze ou quatorze inspecteurs ne devraient pas tous être dans le même endroit, mais ils devraient être dispersés dans les différentes parties de la province à une distance convenable de leur travail. On pourrait alors les consulter plus facilement, et il n'y aurait pas de dépenses à faire pour voyager d'un bout à l'autre de la province. Je comprends très bien que le ministre ne puisse rien faire concernant les nominations, si celles-ci sont faites d'après des examens de concours où tous sont admis, mais il devrait certainement pouvoir dire où devront demeurer ces fonctionnaires, afin de rendre les meilleurs services possibles au pays et éviter des dépenses inutiles.

M. DAVIDSON: Je crois qu'il y a malentendu dans les idées de mes honorables amis à ce sujet. Je ne doute pas que tous seront de mon avis, que si la commission du service civil doit nommer des inspecteurs de pommes, elle devra choisir des cultivateurs de pommes qui s'y connaissent, des experts. Il est assez naturel aussi de croire que ces hommes devraient demeurer là où se trouve le travail à faire. Il est de fait avéré, et tous les honorables députés de l'autre côté qui ont parlé et qui viennent de la Nouvelle-Ecosse le savent très bien, qu'il n'y a pour ainsi dire que trois comtés dans la Nouvelle-Ecosse où il y a des fruits. Ce sont les comtés de Hants, King et, le plus important de tous, celui d'Annapolis. C'est là, pour ainsi dire, toute la région de fruits de la province. Il y a quelques pommes sauvages qui croissent dans le comté de Lunenberg, mais, de fait, probablement 95 pour 100 des pommes de la Nouvelle-Ecosse viennent des trois comtés que j'ai nommés. Les inspecteurs sont divisés à peu près également dans chaque comté. Ils sont moins nombreux dans le comté de Hants, parce que les pommes y

sont plus rares. Il y en a davantage dans les comtés de King et d'Annapolis, lesquels sont les deux comtés où l'on cultive le plus les fruits. Mon honorable ami d'Inverness regrette évidemment le fait que ces hommes ne demeurent pas dans son comté.

M. CHISHOLM: Je ne faisais pas allusion du tout aux inspecteurs, mais à ceux qui travaillent sous la loi concernant la destruction des insectes nuisibles.

M. DAVIDSON: Les devoirs de ces hommes consistent principalement à conseiller des moyens de combattre les pestes qui sévissent dans ces régions; tel est leur premier devoir. Il serait absurde d'envoyer là un inspecteur à la chasse du cul doré, une chenille ou quelque autre chose de cette espèce, tout au fond des déserts arides du comté d'Inverness, là où il n'y a que des rochers et où il n'y aurait rien à faire pour lui.

Un mot seulement au sujet de la question mentionnée par mon honorable ami de Brome (M. McMaster). Il a proposé au Gouvernement de chercher quelque variété de pommes qui puissent croître dans sa circonscription et ne pas périr dans les froids rigoureux dont on souffre parfois dans cette région.

Le ministre a laissé entendre que le département s'efforçait de faire des recherches à cet égard, et je ne crains pas de dire qu'il obtient d'excellents résultats; cependant, je veux signaler au représentant de Brome un fait auquel il attachera de l'importance en sa qualité de libre-échangiste. C'est qu'il vaut mieux établir des vergers dans un comté qui convient à la production des pommes et de fabriquer du sucre d'érable dans un comté qui est propre à cette fabrication. Si l'honorable député veut procurer de l'ombre à ses cultivateurs de Brome et avoir des arbres que la gelée ne fera pas mourir, il ferait mieux, je crois, de renoncer à l'idée de produire des pommes et de s'en tenir plutôt à la fabrication du sucre d'érable. Les érables donneront autant d'ombre que les pommiers et conviendront mieux au climat de l'endroit.

M. DUFF: Dans mon discours, j'ai dit clairement que les comtés de King, d'Annapolis et de Hants étaient les principaux comtés de la Nouvelle-Ecosse pour la production des pommes. Remarquez, monsieur le président, que le député de Digby-et-Annapolis a dit que les seules pommes qu'on récolte dans le comté de Lunenburg sont des pommes sauvages. Cette remarque était vraiment celle d'un diplomate; elle ne pouvait tomber que des lèvres d'un grand politique. Nous nous rappelons tous que le représentant de Digby-et-Annapolis a juré qu'il était un homme d'Etat. Je n'appartiens pas à cette catégorie et, par conséquent, je ne dirai pas que la pomme sauvage est le seul fruit qu'on cultive dans son comté.

Voici ce que j'entends prouver: si les comtés d'Annapolis et de King sont les principaux comtés de la province pour la culture des fruits, comme l'honorable député l'affirme, la plupart des travaux que ces douze hommes accomplissent se font dans ces deux comtés. Pourquoi donc le rapport de l'auditeur général mentionne-t-il qu'une si forte somme a été dépensée en frais de déplacement? Je ne trouvais pas tant à redire au choix de ces personnes dans Annapolis et King qu'à la dépense par l'Etat de sept à huit mille dollars en frais de déplacement. Ces fonds ont dû être employés à voyager dans les comtés d'Annapolis, de Lunenburg, d'Yarmouth, de King, de Shelburne, de Colchester et de Cumberland, et peut-être jusque dans Inverness, Cap-Breton et Victoria. Je déclare qu'on devrait économiser, dans l'intérêt du pays, la somme ainsi dépensée en frais de déplacement, et qu'au lieu de poster ces hommes dans les comtés de King et d'Annapolis, il vaudrait mieux les mettre en différentes parties de la province.

M. DAVIDSON: Je n'ai pas voulu un seul instant dénigrer le comté que représente mon honorable ami de Lunenburg. C'est un fait qu'il est le représentant d'un très beau comté, d'un bien meilleur comté qu'on le croirait naturellement, et je n'entends pas dire que la pomme sauvage est le seul fruit qu'on y récolte.

M. DUFF: C'est ce que vous avez dit.

M. DAVIDSON: On y cultive des cerises et d'autres fruits, et ce comté est très prospère; cependant, mon honorable ami reconnaîtra qu'il ne produit pas beaucoup de pommes. Les cultivateurs du comté de Lunenburg, bien qu'excellents sous d'autres rapports, ne sont pas très versés dans l'horticulture; cela étant, on ne s'attendrait pas à y trouver plusieurs bons inspecteurs de pommes. De fait, presque toute la besogne de ces inspecteurs, principalement celle des inspecteurs de pommes, s'accomplit dans les trois comtés que j'ai nommés, ainsi que dans la ville d'Halifax qui est le port d'exportation. On y maintient un inspecteur auquel il faut

payer ses frais de déplacement, et on lui alloue tant par jour pendant qu'il est de service dans ces ports. S'il prend la peine de se renseigner, l'honorable député s'apercevra qu'une très faible partie de ces fonds dont il déplore la dépense est réellement employée dans son comté. Ces employés n'ont guère l'occasion de travailler à cet endroit et je ne conçois pas que l'honorable député ait de grands motifs de se plaindre de l'extravagance du ministère à cet égard.

L'honorable député a rappelé que j'ai juré un jour que j'étais un homme d'Etat. Eh bien! qu'on me permette de lui dire que je n'ai jamais entendu contredire cet assertion au Canada.

M. DUFF: Monsieur le président, nous n'avons pas à épiloguer sur ce que le représentant de Digby-et-Annapolis connaît de mon comté, ou de tout autre comté que le sien. Il suffit de nous ouvrir les yeux pour nous rendre compte de la situation en quelques instants. Je ne soutiens pas que mon comté soit le plus grand foyer de production de pommes dans la province; cependant, l'honorable député affiche sa complète ignorance des faits lorsqu'il dit que nous ne récoltons pas beaucoup de pommes dans Lunenburg. Permettez-moi de lui apprendre que la pomme cultivée dans ce comté ne le cède à nulle autre au Canada. En outre, nous exportons des milliers de barils à Londres (Angleterre).

M. PARENT: Y a-t-il une entente entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales relativement à l'inspection?

L'hon. M. TOLMIE: Non.

M. PARENT: Je le regrette. Il y a quelques années, il se récoltait une prune fameuse dans notre partie du pays et dans le comté de Kamouraska; mais, pour des raisons que je ne connais pas, on a cessé de la cultiver. En tout cas, on n'en voit plus en vente. Le ministre a-t-il pris des mesures en vue de ressusciter la culture de ce fruit et de le ramener sur le marché?

L'hon. M. TOLMIE: Nous avions dans cette région un spécialiste au fait des conditions qui y prévalent; malheureusement, il s'est fait tuer à la guerre, et, jusqu'à présent, nous n'avons pas trouvé d'homme capable de le remplacer. Dès que nous aurons trouvé l'homme qu'il faut, nous veillerons à ce que ce district lui soit assigné.

(L'article est adopté.)

Santé des animaux; application de la loi des épizooties et de la loi des viandes et conserves alimentaires, $1,410,000.

M. McMASTER: Quelle indemnités accorde-t-on aux cultivateurs dont les troupeaux sont entièrement ou partiellement abattus pour cause de maladie? Pour les troupeaux certifiés, l'indemnité n'est pas la même que pour les troupeaux ordinaires, me dit-on. Le ministre pourrait probablement abréger la discussion de cet article de son budget en nous disant en peu de mots quel est à cet égard l'effet de la loi.

L'hon. M. TOLMIE: Pour ce qui est du dédommagement pour la perte d'animaux, il est indifférent, sauf lorsqu'il s'agit d'animaux tuberculeux, que le troupeaux soit ou ne soit pas certifié. Nous payons des indemnités lorsque des animaux sont abattus en vertu des règlements relatifs à l'attestation de santé et aussi en vertu de la loi municipale. Quand il s'agit d'animaux croisés de bonne race, la valeur estimative ne doit pas excéder $80, et nous en payons les deux tiers, soit $53.33—en supposant qu'il faille donner le maximum. Pour l'animal de race pure, la valeur estimative ne dépasse pas $250, et comme l'indemnité est des deux tiers de cette valeur, elle se chiffre à $166.66. En chaque cas, l'inspecteur doit avoir soin de se rendre compte de la valeur marchande de l'animal au moment de l'abatage.

M. PARENT: Quelle partie de ce crédit a servi l'année dernière à payer les animaux ainsi abattus?

M. JOHNSTON: Avant que le ministre réponde à cette question, puis-je lui demander si l'indemnité est applicable aux animaux de toute race?

L'hon. M. TOLMIE: Oui, aux animaux de toute race. L'année dernière, l'abatage d'animaux faisant partie de troupeaux dont l'état de santé est certifié a coûté $21,827.94.

M. PARENT: Où se trouvaient ces animaux?

L'hon. M. TOLMIE: Dans les différentes parties du pays.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Combien en a-t-on abattu?

L'hon. M. TOLMIE: Deux cent douze.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Que fait-on des cadavres?

L'hon. M. TOLMIE: On les laisse aux propriétaires; mais quand la chair en est impropre à l'alimentation, on la détruit. Bien que ces chiffres paraissent un peu gros, je dois dire que le régime de l'attestation de santé n'est applicable qu'aux seuls troupeaux formés d'animaux de race pure.

Lorsqu'il se trouve dans ces troupeaux des animaux croisés de bonne race, on est obligé, il va sans dire, de les en écarter pour qu'il n'y reste plus que des animaux de race très pure. Voilà comment il se fait que nous devons nous occuper des animaux croisés qui se trouvent dans ces troupeaux. Dans les circonstances ordinaires, le régime est exclusivement applicable aux troupeaux de race pure.

M. JACOBS: Chacun son métier, les vaches seront bien gardées, dit le proverbe, et c'est pourquoi je ne veux pas me donner pour expert en une matière comme celle-ci. Cependant, je me rappelle qu'il y a quelques jours, pendant qu'on était à discuter l'interdiction dont l'Angleterre frappe le bétail canadien, le ministre disait qu'il y a près de quarante ans qu'il ne s'est déclaré aucun cas de maladie contagieuse parmi nos troupeaux. Il me semble que pour un service qui, en réalité,—c'est du moins ce que le discours du ministre m'a fait entendre,—ne fonctionnait pas du tout pour la bonne raison qu'on n'en a aucun besoin, $1,410,000 est une assez jolie somme, étant donné surtout que le crédit se trouve augmenté cette année de $390,000. Ceci ressemble fort à l'annonce que Mark Twain avait imaginée pour certain remède breveté: "Une bouteille m'a guéri, veuillez m'en expédier douze autres".

L'hon. M. TOLMIE: Il n'est pas, que je sache, de pays au monde où les troupeaux soient absolument à l'abri de la tuberculose. L'autre jour, au cours du débat sur l'interdiction du bétail, j'ai dit que la pleuropneumonie était disparue du pays depuis trente-quatre ans, et que le dernier cas qu'on en avait constaté de ce côté-ci de l'Océan avait été découvert dans une cargaison d'animaux importés d'Europe. On découvrit la maladie à la quarantaine; les animaux furent abattus et les lieux désinfectés. J'ai ajouté que depuis trente-six ans l'eczéma épizootique est maladie du passé, et que c'est également à la quarantaine qu'elle s'est manifestée pour la dernière fois. J'ai fais observer de plus que le service de la santé des animaux s'est montré capable de protéger les quelques 4,000 milles de la frontière qui nous sépare des Etats-Unis. Les trois ou quatre fois que la maladie si contagieuse qu'est l'eczéma épizootique s'est déclarée parmi les troupeaux de nos voisins du sud, auxquels elle fit perdre des millions de dollars.

C'est ce que j'ai dit. Certains membres ont été jusqu'à affirmer que j'avais laissé entendre qu'il n'y avait plus de maladie dans le pays. Je n'ai rien avoué de tel, et je ne veux pas laisser le pays avec cette impression, parce que n'importe quel vétérinaire bien renseigné sur ce qui se passe dans l'univers trouverait la chose ridicule. Bien qu'il existe quelques cas de tuberculose au Canada, nous ne sommes pas en plus mauvaise posture que les autres pays, et l'Angleterre ne pourrait certainement pas interdire l'entrée de notre bétail pour cette raison, parce qu'il est bien connu que certains troupeaux anglais sont aussi atteints de tuberculose.

Nous avons fait des affaires importantes aux Etats-Unis avec le commerce des bestiaux pur sang. Les Etats-Unis ont adopté le système de certification de bestiaux, système qui a été adopté, à son tour par notre pays, le 20 septembre 1919, et qui a été mis en vigueur depuis. Voici en peu de mots quel est ce système. Nous n'acceptons que des bêtes à cornes pur sang. Nous les éprouvons avec de la tuberculine, dans de certaines conditions, faisant mourir les animaux contaminés ou les isolant d'après la méthode Bang, et désinfectant complètement les locaux. Après que les bestiaux ont subi trois épreuves en douze mois, ou deux épreuves à une année d'intervalle, s'il n'y a pas de trace de maladie, le propriétaire reçoit un certificat établissant qu'il possède un troupeau accrédité. Ce troupeau est placé sous la juridiction de la division de l'hygiène des animaux. Le propriétaire ne doit pas permettre la présence d'autres animaux sur les locaux s'ils n'ont pas été éprouvés à la satisfaction du directeur général des vétérinaires. Il y a d'autres règles strictes concernant ce troupeau. Après cela le gouvernement des Etats-Unis acceptera son troupeau, à condition qu'il ait été éprouvé dans l'intervalle de douze mois, et il n'y aura aucune question de plus de posée et il n'y aura pas d'épreuve à la frontière. Nous nous sommes entendus avec les Etats-Unis pour agir de la même façon au sujet de leurs bestiaux.

Ce serait un travail immense que de faire complètement disparaître la tuberculose dans tout le pays. D'abord, nous n'avons pas l'aide efficace qu'il faudrait, et il serait inutile d'essayer dans un aussi vaste pays que le nôtre sans l'approbation des cultivateurs et des éleveurs en général. De sorte que, grâce à ce système de troupeaux accrédités, nous nettoierons certains troupeaux dans le pays, et, ainsi, nous montrerons aux cultivateurs l'avantage de troupeaux sains. Dans la Colombie-Anglaise, —prinvince qui a peut-être plus réussi que

toute autre à se débarrasser de la tuberculose—je dirai que la première fois que nous avons voulu faire subir aux bestiaux l'épreuve de la tuberculine, nous avons eu beaucoup d'opposition mais, quelque temps plus tard, les propriétaires ont commencé à nettoyer leurs animaux et, peu à peu, ils se sont débarrassés de la tuberculose. Nous n'avons pas tardé à constater que les gens de la ville ne voulaient accepter de lait que des troupeaux sains. Aujourd'hui des régions entières sont exemptes de tuberculose et les cultivateurs en ont retiré des bénéfices considérables. Nous espérons faire l'éducation des cultivateurs de tout le pays en employant d'abord le système de certification de troupeaux. Dans la suite, de temps à autre, selon que nous le jugerons à propos, nous adopterons de nouvelles mesures dans cet ordre d'idées. A props de cette certification, le directeur général des vétérinaires doit être prévenu de toutes les dispositions prises au sujet de ces bestiaux—de leur achat ou de leur vente. Les éleveurs sont soumis à des règles très strictes et ils doivent observer de soigneuses mesures sanitaires, sinon, leur certificat leur sera enlevé.

En ce qui concerne l'augmentation du crédit que nous demandons maintenant, j'avouerai qu'elle est due à la popularité de ce système. Il a été mis en pratique beaucoup plus rapidement que nous nous y attendions. Les gens du pays, ou plutôt les éleveurs l'ont adopté très volontiers, mais il faudra plus d'argent l'an prochain que cette année. Pour vous donner une idée de nos travaux, je dirai que nous avons à peu près 463 demandes, et sur ce nombre il y en a encore 150 qui attendent une réponse parce qu'il est très difficile de trouver assez de vétérinaires pour accomplir ce travail. Nous employons maintenant ce que l'on appelle la triple épreuve, partout où c'est possible. D'abord on se servait de l'épreuve hypodermique, d'après laquelle on prenait la température de l'animal durant plusieurs heures, et puis on lui injectait de la tuberculine. Le jour suivant, on prenait sa température toutes les trois heures.

Le résultat de ces expériences nous permettait de décider si l'élévation de la température était suffisante. Lorsque celle-ci ne s'élevait pas, nous jugions que l'animal était en bonne santé; dans d'autres cas, lorsqu'elle s'élevait de trois degrés, nous considérions qu'il était atteint de tuberculose. Il y a eu dernièrement plusieurs perfectionnements et nous avons maintenant recours à ce qu'on appelle l'épreuve intra-dermale qui consiste à n'injecter qu'environ trois gouttes de tuberculine dans les couches de la peau et nous fondons notre diagnostic sur l'enflure ou la bosse qui se forme au point où a eu lieu l'injection. Il y a aussi l'épreuve ophtalmique dans laquelle on met dans l'œil une petite plaque renfermant de la tuberculine. Cela a pour résultat de faire enflammer l'œil de l'animal malade, qui rejette une certaine quantité de pus quelques heures plus tard. Ces épreuves sont très importantes lorsque des éleveurs sans scrupules tendent de les rendre inutiles en saturant leurs bestiaux de tuberculine; cependant, la triple épreuve a rendu beaucoup plus difficile de recourir à des trucs semblables. Les faits que j'ai racontés expliquent en grande partie l'augmentation du crédit. Ce travail est vraiment très utile. Pour vous donner une idée de sa popularité aux Etats-Unis, je puis vous dire qu'ils ont là-bas, à l'heure présente, 5,000 troupeaux absolument certifiés et que 27,842 troupeaux sont encore à subir l'épreuve. Toutefois, leur travail est très arriéré à cause de la même difficulté que nous avons rencontrée—ils ont bien de la peine à obtenir assez de personnes compétentes pour l'accomplissement de ces fonctions.

De plus, au cours de l'an dernier, il y a eu plusieurs cas de choléra des porcs qui nous ont obligés à payer plus d'indemnités que d'ordinaire. Le traitement d'un nombre énorme de bestiaux dans la partie de l'Ouest où la gale régnait a été un travail excessivement difficile. Les bestiaux y sont au nombre de 220,000 et il a fallu les tremper tous par deux fois dans un bain de soufre et de chaux porté à une température de 120 degrés. Toute cette besogne s'est accomplie en moins de quelques semaines. Il a fallu un grand nombre d'inspecteurs pour faire ce travail, et nous avons obtenu, de plus, le concours de plusieurs vachers dispersés sur une étendu d'environ 2,600 milles, afin de nous assurer que nous avions réuni tous les bestiaux et qu'il n'en restait aucun en arrière. Nous avons vraiment été fort occupés cette année à donner des soins hygiéniques aux bestiaux. Nous nous attendons qu'il y aura plus d'ouvrage encore l'an prochain dans le même champ.

M. PARENT: Le ministre nous a fait un admirable exposé de la situation et nous lui en sommes très reconnaissants. Il a dit que sur un crédit de 1,410,000 dollars, une somme d'environ 20,000 dollars a été employée relativement à l'abatage des bestiaux. Aura-t-il la bonté de nous apprendre de quelles races étaient ces bestiaux?

L'hon. M. TOLMIE: Je ne sais pas quelles étaient les races des bestiaux. Tous les renseignements que l'honorable député demande exigeraient le dépôt d'un rapport.

M. PARENT: Les 20,000 dollars ont dû être dépensés très promptement.

L'hon. M. TOLMIE: Si l'honorable député désire beaucoup le savoir, je me ferai un plaisir de lui procurer ce renseignement.

M. PARENT: J'aimerais beaucoup l'obtenir.

M. LEGER: Au Nouveau-Brunswick, nous avons de bons cultivateurs et de bons éleveurs, et les renseignements qu'ils pourront obtenir sur des sujets qui les intéressent seront bien accueillis. Je demanderai au ministre s'il emploie plus d'un vétérinaire dans la province du Nouveau-Brunswick, et, dans ce cas, comment se nomment les vétérinaires. Je voudrais aussi savoir quel est l'inspecteur des viandes et des conserves alimentaires dans cette province.

L'hon. M. TOLMIE: Pendant que le sous-ministre cherche ce renseignement, je voudrais parler de l'efficacité des travaux de la division d'hygiène des animaux. Avant 1914, la maladie désignée sous le nom de maladie du coït régnait parmi les chevaux des pâturages du Canada occidental, et elle causait des pertes graves. Les indemnités payées cette année-là ont été d'au moins 48,000 dollars pour cette seule maladie. Ce travail était confié à d'excellents employés, y compris notre présent pathologiste en chef, le docteur Watson. Ce fonctionnaire a pu découvrir un moyen de faire l'analyse du sang de ces animaux de manière à rendre la diagnostic très facile. Les chiffres suivants établissent les excellents résultats obtenus. En 1914, une somme de 48,000 dollars a été payée comme indemnité; en 1915, 32,000 dollars; en 1916, 17,000 dollars; en 1917, 3,000 dollars; en 1918, 1,340 dollars; en 1919, 261 dollars; en 1920, 70 dollars et rien en 1921.

M. MORPHY: Avant que le ministre passe à un autre sujet, je voudrais qu'il dise quelle est la différence entre la tuberculose et la pleuropneumonie chez le bétail? Un animal atteint de tuberculose ou un animal atteint de pleuropneumonie pourrait-il servir à l'alimentation? Quelle est la différence, s'il en est, entre les deux maladies?

L'hon. M. TOLMIE: La tuberculose peut se présenter à un grand nombre de phases.

Un animal pourrait en être atteint sans en présenter le moindre symptôme extérieur. De fait, j'ai vu, dans nos expositions, des animaux gras qui pourtant suintaient, pour ainsi dire, la tuberculose. On pourrait trouver la forme chronique de la maladie dans n'importe quelle partie du corps: d'ordinaire dans les glandes lymphatiques, très souvent dans les poumons et quelquefois dans les intestins, le foie ou autres organes. En réalité, elle pourrait apparaître sur chaque partie de la peau. Dans la pleuropneumonie contagieuse, la plèvre et les poumons surtout sont atteints; et l'animal ne vit que peu de temps. Dans ces cas, il faut détruire entièrement les carcasses. Dans les cas de tuberculose, tous les animaux passent par nos abattoirs publics, soumis à l'inspection. Et quand la maladie est généralisée, c'est-à-dire lorsqu'elle a atteint une phase qui indique que tout le système est infecté, les animaux sont détruits. Mais si c'est quelques petits organes seulement, et de façon bénigne, ou que la maladie est "incapsulée" pour ainsi dire, les parties atteintes sont détruites et l'animal accepté comme aliment. C'est la pratique de tous les abattoirs de tous les pays, et on la considère comme parfaitement sûre.

En réponse à l'honorable député qui s'enquérait des fonctionnaires que nous avons au Nouveau-Brunswick, je puis dire que nous y avons les inspecteurs vétérinaires suivants: D. McCuaig, Jonction McAdam; T. A. Ratté, Edmundston; T. H. Shonyo Saint-Jean; et un inspecteur de wagons, M. Howlett, à Saint-Jean. Il n'y a pas d'inspecteurs de viande, à ces endroits. Le système d'inspection de la viande, suivi par la division de l'hygiène des animaux n'est en vigueur que dans les abattoirs de l'exportation ou du commerce interprovincial. Il est vrai qu'une grande quantité de la viande ainsi abattue se consomme sur place. Mais nous n'avons pas d'inspecteur dans les boucheries à commerce simplement local. On suppose que les municipalités et les gouvernements provinciaux s'en chargent.

M. SUTHERLAND: A propos de l'inspecteur des animaux abattus pour l'exportation et le commerce interprovincial, il m'a toujours paru étrange que nous agissions avec autant de prudence, dans ces cas et que nous portions si peu d'attention à protéger la viande que notre propre population consomme. Il est vrai, comme le ministre vient de le dire, que ce soin est laissé aux autorités municipales. Mais nous savons tous qu'elles font peu de chose sinon

rien à cet égard. Il va sans dire que si une population mérite d'être protégée ainsi, c'est bien celle de notre pays même. Au sujet des troupeaux munis de leur patente de santé, je trouve assez singulier qu'on n'ait payé d'indemnité, d'après ce système, que sur 212 des bestiaux abattus.

L'hon. M. TOLMIE: C'était pour l'an dernier.

M. SUTHERLAND: Eh bien, je connais un troupeau dont on a abattu plus de 80 têtes; j'en connais d'autres dont on a abattu bon nombre: dans aucun cas, il n'a encore été payé d'indemnité. Je crois que l'excuse donnée, c'était que le département n'avait pas de fonds pour ces sortes de réclamations. N'est-il pas vrai qu'on n'abattait pas certains bestiaux quand on les trouvait atteints de tuberculose, mais qu'on en disposait dans le but d'éloigner la maladie du troupeau même? Je crois qu'il est d'usage courant parmi ces commerçants d'acheter des animaux malades faisant partie de pareils troupeaux et de les expédier dans quelque autre partie de la province pour les y vendre aux enchères publiques? Le ministre possède-t-il quelque renseignement sur cette pratique?

L'hon. M. TOLMIE: Celui qui demande à faire certifier son troupeau le remet complètement au directeur général vétérinaire et à la divsion d'hygiène animale, et les animaux condamnés à l'abattage, si la maladie n'est pas trop généralisée, sont expédiés à un abattoir, où on les tue sans exception, sous la surveillance de la division d'hygiène animale. Nous ne permettrons à personne de les faire conduire ailleurs pour les vendre à l'enchère. Puisque je suis à parler de ce crédit particulier, je cite la phrase que l'honorable député de Frontenac a prononcée l'autre soir, à propos d'un cas où la division de l'hygiène animale a fait abattre certains animaux atteints de la morve:

> Dans ces conditions, les cultivateurs ne pouvaient pas préparer leur terre pour la récolte de l'année suivante; ils ne pouvaient même pas sortir leurs pommes de terre ni rien de semblable, et somme toute, ils se trouvaient dans une bien mauvaise position au sujet de leurs récoltes de cette années.

En m'informant auprès de la division de l'hygiène des animaux, j'apprends qu'au cours de l'épidémie dont on a parlé, on a mis en quarantaine 27 chevaux, de douze propriétaires différents.

Trois des cinq chevaux abattus appartenaient au même propriétaire; un d'entre eux était un jeune poulain que l'on ne pouvait pas faire travailler. Le propriétaire a acheté deux nouveaux chevaux, ce qui lui faisait autant de bêtes de somme qu'auparavant. Les deux autres chevaux appartenaient à deux personnes différentes. C'était autant de perdu pour eux en attendant que les changements fussent faits et ils ont perdu deux chevaux.

L'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a critiqué le service de santé des animaux, à propos de l'épidémie de choléra dans le troupeau de porcs d'un nommé Alderson. D'après lui, Alderson aurait déclaré que ses porcs n'étaient pas atteints de la maladie et étaient absolument sains. L'honorable député n'a certainement pas été bien renseigné, autrement il n'aurait pas fait cette déclaration. Tout d'abord, l'inspecteur de vidanges qui a été envoyé pour examiner ces porcs—car ils étaient nourris avec des déchets de cuisine—n'a eu aucune difficulté à se rendre compte que les animaux étaient atteints de la maladie en question. Il en informa aussitôt les inspecteurs du service de santé des animaux. Ceux-ci, après avoir fait un examen très sérieux, n'hésitèrent pas à confirmer le diagnostic de leur prédécesseur. Je dois dire que nous ne permettons l'engraissement de porcs avec les déchets de cuisine qu'avec un permis spécial, parce que très souvent la viande de porcs engraissés de cette façon peut communiquer le choléra. A moins que la viande ne soit très bien cuite, elle peut donner le choléra, surtout si elle provient d'un animal qui a eu le choléra ou qui a subi le double traitment immunisant qui est donné aux Etats-Unis. Les inspecteurs ont trouvé sur les lieux des restes de viande crue. Or quiconque viole le règlement perd tout droit à l'indemnité. Le fils du propriétaire qui était sur les lieux à ce moment-là a admis au cours d'une conversation avec les inspecteurs, que quelques porcs étaient déjà morts. D'après le règlement, il aurait dû aussitôt en informer le service de l'inspecteur général vétérinaire. Je suis sûr que l'honorable député d'Oxford-Sud et l'honorable député de Frontenac n'auraient pas fait les remarques qu'ils ont faites, s'ils avaient été mieux informés. Il est juste vis-à-vis de nos inspecteurs de donner cette explication, car je suis certain qu'ils font leur possible pour empêcher les maladies contagieuses de se propager parmi nos animaux.

M. SUTHERLAND: Sur ce dernier point, je crois avoir bien expliqué l'autre soir, quand j'en ai parlé, que la personne qui avait subi la perte avait déclaré caté-

goriquement et sous serment qu'il n'y avait pas de maladie parmi ses animaux. Depuis ce temps-là, j'ai reçu un rapport du service de santé des animaux qui me fournit certains renseignements que je ne possédais pas à cette époque, mais qui semblent confirmer le bien fondé de la réclamation faite par la personne dont les 245 porcs ont été abattus par l'inspecteur. Il est vrai que son exploitation était située à proximité de Toronto; on la connaissait sous le nom de l'ancienne porcherie Humber qui avait été construite par le gouvernement d'Ontario, il y a longtemps et la personne en question dirigeait l'entreprise depuis un certain nombre d'années. Il s'occupait de l'élevage aussi bien que de la vente des porcs. Il prétend que lorsque l'inspecteur est venu chez-lui, il y avait dans un enclos à part quelques sujets de rebut provenant de différentes portées. Les éleveurs savent que bien souvent il y a dans une portée des sujets peu vigoureux qu'il est bon de séparer des autres; de sorte qu'il y avait dans un enclos spécial quelques-uns de ces animaux peu vigoureux. L'inspecteur, les voyant, dit: "Ces porcs doivent avoir quelque chose". Il a pris leur température, puis en ayant tué un, il découvrit qu'ils étaient malades, qu'ils avaient le choléra et qu'il fallait les abattre.

Le ministre a déclaré ce soir que le fils de la personne en question avait admis que plusieurs porcs étaient morts. Eh bien, je suis, informé par le propriétaire et son fils qu'ils n'ont jamais fait pareille déclaration. Ils prétendent n'avoir pas perdu un seul animal depuis deux ans à l'exception de quelques petits pourceaux qui étaient morts quand ils étaient encore avec les truies nourricières. Si quelqu'un sait si les animeaux étaient malades ou non ce doit être évidemment leur propriétaire. Quant à la cuisson des déchets, il est complètement outillé pour cela. Avant d'obtenir un permis du Gouvernement, il lui a fallu renoncer à tous recours en dommages, à moins qu'il ne pût prouver que la maladie avait été amenée de l'extérieur, de telle sorte qu'il veillait à ce que les détritus fussent bien cuits. Je crois comprendre qu'il n'y avait pas une porcherie dans tout le pays aussi bien et aussi proprement tenue que celle-là et le ministre s'apercevra que ces inspecteurs en ont fait foi dans leurs rapports antérieurs. Quand l'inspecteur a pris la température de quelques-uns de ces porcs et a informé le propriétaire qu'il fallait les abattre, celui-ci a demandé la permission d'en garder quelques-uns après qu'ils auraient été abattus et de les préparer, car ils étaient presque en état d'être vendus.

On en a choisi un certain nombre ne montrant aucun symptôme de maladie. En réalité, cet homme se tenait en dehors de l'enclos pendant que les animaux étaient conduits de douze enclos différents et choississait, à mesure qu'ils sortaient, les animaux bons à être abattus, c'est-à-dire ceux qui étaient assez gras pour convenir à la demande du marché. Trente-trois de ces animaux ont été préparés par le propriétaire, les intestins mis de côté pour que l'inspecteur puisse les examiner, ce qu'il a fait, et pas un seul animal sur les trente-trois n'a été trouvé malade.

On peut dire que le choléra des porcs demeure stationnaire. Mon expérience n'est pas étendue mais je sais un cas survenu il y a quelques années, où les inspecteurs ont détruit tous les porcs d'une certaine région et les ont ensuite évalués à un prix ridicule et absurde. On aurait pu croire que ces inspecteurs n'avaient jamais vu un porc auparavant si on en juge par l'évaluation absurde qu'ils ont faite de ces animaux. Le résultat a été la nomination d'un commissaire indépendant qui a recueilli des témoignages afin de fixer une évaluation sur ces animaux et la question a été heureusement réglée. Le ministre nous dit que ces hommes sont au-dessus de tout reproche, qu'ils sont les meilleurs qu'on puisse trouver en Canada et dans le monde entier. Nous avons souvent entendu cette réponse à des critiques dirigées contre les employés du ministère de l'Agriculture. Or, ces hommes sont semblables à beaucoup d'autres qui entrent dans l'administration, y ont un travail facile, aussi longtemps qu'ils vivent et ne travaillent pas trop ni avec trop d'attention. C'est du moins ce que j'ai vu.

Dans le cas qui nous occupe, la personne qui se croit lésée demande une commission indépendant d'hommes pratiques pour recueillir des témoignages dans cette affaire et elle est prête à accepter sa décision. Mais cette personne refuse absolument de se laisser pour ainsi dire ruiner par un inspecteur quelconque visitant sa ferme. Quand des animaux de cette espèce se vendaient aux prix élevés courants en avril de l'an dernier, l'abattage de 245 porcs par un inspecteur constitue une affaire sérieuse, étant donné surtout que le propriétaire, son fils et son gérant sont prêts à soutenir toutes les déclarations qu'ils ont faite à l'effet qu'il n'y avait pas de maladie dans le troupeau, que pas un seul animal n'avait succombé à la maladie et que leur nourriture était convenablement cuite parce qu'ils

avaient tous les ustensiles nécessaires à la cuisson. Le propriétaire, son fils et le gérant nient complètement la déclaration de l'inspecteur de ce service qui, nous dit-on, est composé des meilleurs hommes qu'on puisse trouver au pays. Dans tous les cas, sa manière d'agir est quelque peu cavalière. Ces trente-trois porcs n'ont pas été choisis parce qu'ils ne montraient aucun symptôme de maladie, mais ils ont été triés par le propriétaire qui se tenait en dehors et les choisissait à mesure qu'ils sortaient des parcs. Ils n'ont pas montré de trace de maladie après qu'on les eut saignés et tous ont été vendus par le propriétaire. Le reste des animaux a été détruit. Le propriétaire prétend qu'il n'y avait pas de maladie, le fonctionnaire du ministère prétend que la maladie existait et que le propriétaire n'a droit à aucune compensation.

M. MORPHY: A qui ont été vendus les 33 animaux, et par qui?

M. SUTHERLAND: Par le propriétaire qui les a vendus à une maison de conserves ou à des bouchers de Toronto.

M. MORPHY: Avec le consentement de l'inspecteur?

M. SUTHERLAND: Oui.

M. MOLLOY: Ces animaux ont-ils été condamnés par un chirurgien vétérinaire qualifié et inspecteur du Gouvernement dans le service de santé des animaux?

M. SUTHERLAND: Je ne sais pas s'il était chirurgien vétérinaire qualifié. C'était un inspecteur du service de santé des animaux. Je ne saurais dire quelles étaient ses aptitudes, mais, d'après les renseignements que j'ai reçu je ne les crois pas excellentes. Il est impossible à un individu de faire des affaires sans s'exposer à une lourde amende s'il n'a pas un permis du ministère et, quand il reçoit son permis, on lui fait signer une déclaration à cet effet:

En considération de l'obtention de ce permis, je m'engage par les présentes à élever mes porcs en état de propreté et de santé, de n'en disposer que pour l'abattage immédiat, d'aviser l'inspecteur vétérinaire si la maladie se déclare parmi mes porcs, de perdre tout droit de réclamation dans le cas où la destruction d'aucun des animaux serait nécessaire à cause du choléra des porcs, à moins que je puisse prouver que l'infection ni dépend pas de l'engraissement avec des déchets de cuisine.

Il doit prouver que la maladie s'est introduite dans son troupeau autrement que par la nourriture aux déchets. Dans le cas actuel, le propriétaire prétend qu'il n'y avait pas de maladie, que ses porcs étaient parfaitement sains et en bonne santé, sauf en ce qui regarde quelques animaux choisis parce qu'ils n'engraissaient pas bien, et mis de côté dans un parc où ils étaient seuls.

Voilà un document plutôt extraordinaire à signer pour avoir un permis. Ces règlements dont j'ai parlé ce soir ne sont pas compris dans la loi qui vise l'abatage des animaux malades; ils sont faits en vertu du pouvoir donné au département de faire des règlements. Je ne m'oppose pas à ce que ce pouvoir reste à la disposition du ministre et de son département si on n'en abuse pas, mais je sais par l'expérience du passé que quelques-uns de ces hommes ne sont pas compétents ni de confiance pour voyager dans le pays et faire l'inspection des bestiaux, en se conduisant comme ils l'ont fait. Je me souviens d'un de ces inspecteurs qui a visité une demi-douzaine de propriétaires dans mon comté, qui a parcouru leur ferme en ricanant, qui a tué leurs porcs partout où il les rencontrait et qui est parti sans leur donner aucune satisfaction. Par la suite, on dut envoyer d'autres inspecteurs et un commissaire pour arranger les choses et en faisant usage d'un peu de bon sens l'affaire fut réglée d'une façon satisfaisante. Avec des résultats aussi sérieux dans des conditions semblables, nous devrions prendre beaucoup de précautions avant de donner à ces inspecteurs des pouvoirs illimités qui leur permettent d'employer des méthodes arbitraires et de se conduire comme ils l'ont fait.

Avant d'adopter ce crédit, je voudrais obtenir du ministre l'assurance que l'on fera une nouvelle enquête et qu'elle ne sera pas arrêtée par une déclaration d'un ou deux de ces inspecteurs. Je ne doute pas que si le ministre lui-même ou le chef de la division de la santé des animaux avait eu une connaissance personnelle des conditions de cette affaire, elle aurait été réglée d'une façon beaucoup plus satisfaisante, et je sais qu'ils sont placés dans une position difficile par suite du manque de jugement de certains employés de cette division. Si, comme nous sommes portés à le croire par les déclarations de ces inspecteurs, le choléra des porcs existait dans ce troupeau, je prétends alors qu'ils sont absolument incompétents s'ils ont permis l'abatage de trente-trois animaux pour le marché de ce pays. Si le choléra des porcs existait dans ce troupeau comme on a voulu nous le faire croire, on aurait dû condamner et détruire les animaux au lieu de les envoyer sur le marché pour y être vendus comme produits alimentaires. Quelle meilleure méthode aurait-on pu employer pour propager le

fléau s'il est aussi dangereux et mortel que nous le croyons?

Quand le choléra des porcs attaque un troupeau, la maladie ne fait plus de doute pour le propriétaire ou qui que ce soit au bout de quelques jours. La question ne peut pas se discuter parce que les animaux ne vivent pas très longtemps; ils ont bientôt les pattes en l'air. Je regrette d'avoir à parler aussi énergiquement sur cette question. L'autre soir, j'ai dit que j'avais eu la témérité d'écrire au chef de la division, à propos de ce cas, il y a quelques mois, à la demande du propriétaire qui est né dans le comté d'Oxford, qui y a vécu, que j'ai connu pendant presque toute sa vie et qui est un homme de bonne réputation. Son fils est un jeune homme exceptionnel que je considère sans reproche et qui a vécu dans la ville d'Ingersoll jusqu'à ces dernières années. Si le propriétaire, son fils et le gérant général sont prêts à faire les déclarations qu'ils déclarent être prêts à faire —et le fils a déjà donné, je crois, un affidavit dans ce sens—alors on devrait ordonner une nouvelle enquête et éclaircir la chose non seulement pour la satisfaction du département, mais pour celle du public en général. Je suis persuadé que si on la fait, on reconnaîtra que quelques-uns de ces inspecteurs n'ont pas fait preuve du bon jugement que nous voudrions leur voir déployer.

M. MOLLOY: Je voudrais dire un mot au sujet de la compétence ou de l'incompétence des inspecteurs en général. Je crois que c'est à l'automne de 1905 qu'il m'est arrivé d'être nommé à cette position dans la province de Manitoba sous l'ancienne administration. L'hon. M. Fisher était ministre de l'Agriculture à cette époque et le docteur Rutherford était directeur général vétérinaire. La maladie que nous avions à combattre alors était la morve. La province de Manitoba et tout l'ouest du Canada étaient atteints de la morve, comme les archives peuvent le prouver. Il est bien vrai que l'inspecteur en chef, moi-même et un ou deux autres employés à ce travail à l'époque avons rencontré une grande opposition. Je me souviens très bien d'être allé en 1906 à Rathwell, visiter l'écurie d'un loueur de chevaux de la ville qui était en même temps un important cultivateur dans la région voisine. C'était vers le 1er août, si je m'en souviens bien. J'ai soumis à l'épreuve environ 15 chevaux et si mes souvenirs sont bons, tous ont réagi, sauf un seul.

[M. Sutherland.]

Le propriétaire ainsi que ses voisins me supplièrent de lui permettre d'utiliser ses chevaux pour le temps des récoltes. J'allai visiter la ferme et le grain avait une apparence magnifique. Cependant, je n'étais pas l'inspecteur en chef; j'étais sous les ordres du docteur C. D. McGillivray, qui occupe à l'heure qu'il est le poste de principal du collège vétérinaire de la province d'Ontario. En passant, je tiens à rendre au docteur McGillivray le témoignage qu'il occupe le premier rang dans sa profession à l'heure actuelle; d'autres vétérinaires peuvent être ses égaux, mais je ne lui connais pas de supérieurs. Je tentai de communiquer avec mon chef, mais je ne pus l'atteindre ni par le téléphone ni par le télégraphe. La seule chose qui me restait à faire, c'était de télégraphier au département à Ottawa. Ce fut le docteur Hilton qui répondit à ma dépêche et je ferai remarquer en passant que j'ai appris, l'autre soir seulement, par la réponse à une question que j'avais posée, qu'il est aujourd'hui l'inspecteur en chef du service vétérinaire du Canada. Je suis très satisfait de le voir à ce poste. J'exerçais les fonctions d'inspecteur depuis quelques jours à peine et voilà pourquoi je demandai des instructions à Ottawa. Le docteur Hilton me répondit d'user de mon jugement. Le lendemain du jour où j'avais examiné ces quatorze ou quinze chevaux, je me rendis à Indian-Ford, à environ six milles plus loin, et là encore, je condamnai au moins six ou sept chevaux sur une douzaine que j'avais examinés. Or, il se trouva que ces chevaux étaient la propriété d'une veuve; elle fit appel à ma pitié, car la nouvelle de ce qui s'était passé à Rathwell s'était vite répandue à Indian-Ford. Dans l'intervalle, je n'avais pas encore reçu aucune nouvelle d'Ottawa. Ce n'est que le lendemain soir à mon retour que je reçus la dépêche du docteur Hilton, me conseillant d'user de mon jugement.

Je commis donc la bêtise de laisser ces chevaux en la possession de leurs propriétaires. Ces gens firent les récoltes qui durèrent de quatre à cinq semaines. Le directeur général du service vétérinaire du temps exigea que les chevaux fussent abattus, en se basant sur mon rapport. J'étais occupé à cette époque dans d'autres parties de la province, de sorte que le docteur McGillivray fut chargé de cette mission.

La mise en scène avait été préparée d'avance. Le propriétaire des chevaux condamnés à Rathwell avait retenu les services de trois vétérinaires des environs

et ils étaient prêts à soutenir la lutte jusqu'au bout. Les vétérinaires prétendirent que les chevaux ne présentaient aucun symptôme indiquant qu'ils souffraient de la morve. J'ajouterai que dans l'intervalle, j'avais exigé que les chevaux de l'écurie de louage les plus atteints fussent abattus; je fis abattre moi-même trois ou quatre chevaux. Les autres n'offraient aucun symptôme apparent de la morve. Le rapport que j'avais fait était le seul témoignage contre ces animaux; cependant, je les avais examinés avec soin—c'est mon habitude du reste—et j'avais conclu de mon examen qu'ils souffraient de la morve.

Le docteur McGillivray, qui était l'inspecteur vétérinaire en chef pour la province du Manitoba, se rendit donc à Rothwell pour accomplir sa mission. Il se trouva en face des trois vétérinaires dont j'ai parlé tout à l'heure et qui étaient bien décidés à tenir leur bout. Aux yeux d'un profane, les chevaux n'offraient aucun symptôme indiquant qu'ils souffraient de la morve; cependant, les symptômes sont assez simples dans un cas grave et visibles à l'œil nu du propriétaire ou de n'importe quel passant. Or, le docteur McGillivray est quelque peu diplomate, et voici l'arrangement qu'il proposa au propriétaire: "Choisissez votre meilleur cheval"—il y en avait onze en tout, si je m'en souviens bien—"estimez sa valeur au prix que vous jugerez raisonnable de concert avec vos acolytes, et si l'animal ne souffre pas de la morve, je mets ma situation au jeu que le gouvernement vous remboursera le prix de votre cheval et que les autres ne seront pas abattus; de plus vous serez remboursé pour ceux qui l'ont déjà été." Le propriétaire accepta la proposition. Le docteur McGillivray fit abattre l'animal désigné, et en compagnie des trois autres vétérinaires, il pratiqua l'autopsie. Ils découpèrent une tranche du poumon de l'animal et l'expédièrent au docteur Bell, le bactériologiste de la ville de Winnipeg. En attendant le rapport du bactériologiste, les gens du voisinage criaient sur tous les toits que le gouvernement serait obligé de rembourser à cet homme le prix de son cheval.

Je regrette de ne plus me souvenir du nom du propriétaire, mais je ne l'ai pas à la mémoire et j'ignorais que la question viendrait sur le tapis ce soir. Or, qu'arriva-t-il? Le docteur Bell soumit le viscère à un sérieux examen microscopique, et voici quelle fut la conclusion de son rapport: "Le meilleur spécimen d'un poumon infecté par la morve qu'il n'ait jamais été donné d'examiner."

Le propriétaire fut donc obligé de consentir de bon cœur à la destruction des dix autres chevaux et il reçut une juste compensation. Lorsque je lui accordai la compensation à laquelle lui donnait droit la loi du pays, j'étais convaincu que le Canada était, entre tous les pays du monde, celui qui accordait la plus forte indemnité de ce chef, surtout pour un animal atteint de la morve. A cette époque, le Canada accordait une plus forte indemnité de ce chef que n'importe quel autre pays au monde, et depuis ce temps, le chiffre de l'indemnité a été augmenté. Nous pouvons nous payer le luxe de le faire, puisque les troupeaux canadiens sont généralement indemnes de toutes maladies contagieuses.

J'appuie donc l'attitude qu'a adoptée la division de l'hygiène des animaux tant à l'heure qu'il est que par le passé, à moins que l'on n'apporte pour l'incriminer des témoignages plus convaincants que ceux que mon honorable ami d'Oxford-Sud a exposés ce soir. Je soutiens que les inspecteurs du service sont compétents et j'accorderai mon appui au ministre de l'Agriculture, au directeur général du service vétérinaire ainsi qu'à ses adjoints, tant que mon honorable ami ou n'importe quel autre de mes collègues n'aura pas établi à ma satisfaction que les deniers publics servent à payer les traitements d'inspecteurs incapables.

Dans l'affaire d'Indian-Ford, dont je me suis occupé moi-même, le docteur Rutherford a dit: "J'ai votre rapport. Rendez-vous sur les lieux, faites de ces bêtes un nouvel examen et, s'il y a réaction, détruisez-les." Qu'ai-je vu en arrivant? J'ai trouvé là un vétérinaire de la ville de Holland, prêt à blâmer tout le monde, parce que ce n'était pas lui qui faisait la besogne. J'ai soumis ces bêtes à une nouvelle épreuve en la présence de cet homme. Il était venu là dans le but de m'en imposer, mais ce n'est pas tout le monde qui peut y parvenir, et il ne m'en a pas imposé. J'ai fait sortir les bêtes et je les ai tuées. En agissant ainsi, j'ai rendu à cette famille un grand service. Je tiens à avertir le ministre de l'Agriculture, s'il a besoin d'avertissement, et le vétérinaire en chef qu'ils feront bien de conseiller à leurs inspecteurs de ne pas user d'indulgence à la légère dans un cas de morve ou de maladie quelconque.

En 1906, au mois de novembre, à moins de six milles de chez moi, j'avais accordé à un individu l'usage de trois chevaux pour ses labours d'automne, et cet homme m'a donné plus de mal que ne l'a jamais fait le parti conservateur. Je suis sorti de mes habitudes et j'ai risqué ma réputation

d'inspecteur pour lui permettre de faire ses labours d'automne. Il m'avait promis qu'une fois son travail terminé, il consentirait à la destruction de ses chevaux. Au lieu de cela, il fit venir un vétérinaire de la ville d'Emerson, me défiant d'aller chez lui. Mais il perdait son temps. Arrivé là, toutefois, je constatai que l'autre était déjà sur la scène. L'épreuve était faite, et il y avait eu réaction. J'abattis les chevaux et, grâce à des lois dues au gouvernement fédéral, je lui payai pour des animaux malades une somme plus considérable que ne le permettrait la loi d'aucun autre pays. Pour des bêtes qui ne valaient pas 5 cents, il eut l'indemnité. En 1906, au Manitoba, deux êtres humains, deux hommes encore jeunes, moururent des suites d'une maladie contractée en touchant des animaux qui avaient la morve.

Je ne connais pas bien l'affaire dont parle mon honorable ami. Il a peut-être raison, et je ne suis pas prêt à le nier. Il n'est plus jeune, et ce n'est pas un fou; il occupe un siège dans cette Chambre, où il a fait ce que je considère comme étant une assertion fort grave. Si j'en avais fait autant, j'insisterais pour en voir la fin, ou je ferais..

M. SUTHERLAND: Comment vous y prendriez-vous?

M. MOLLOY: Comment ont agi ces gens-là? Ils se sont assurés tout l'aide possible, même l'aide de la politique. Je n'ai pas voulu le dire d'abord, mais je le dis maintenant. Ils ont fait venir des vétérinaires opposés au gouvernement du jour, opposés à moi-même et à mon chef. L'animal fut détruit dans la ville de Rathwell, en la présence de deux cents personnes peut-être. Le docteur McGillivray détacha un morceau du poumon et le mit dans une jarre de verre. Le tout fut scellé en présence de la foule et on fit partir la jarre par les messageries, aux frais du docteur. Mon honorable ami voudrait-il me faire croire que, propriétaire de deux cents quarante pourceaux, condamnés pour le choléra, si j'étais convaincu d'une infection existant parmi eux, je n'aurais pas agi absolument de la même manière que ces gens-là. Je ne leur reproche point leur façon d'agir à mon égard, sauf qu'après avoir obtenu de moi une faveur, ils m'en ont eu la reconnaissance d'une vipère. Il fut démontré toutefois que j'avais raison et qu'ils avaient tort. Je ferais comme eux si, de même que mon honorable ami d'Oxford-Sud, j'étais persuadé de l'absence de toute maladie chez les pourceaux. Pourquoi a-t-il laissé détruire ceux-là puisque le propriétaire et son fils étaient parvenus à le convaincre de leurs prétentions. Le gouvernement fédéral était responsable de la chose. On peut l'en tenir responsable, et c'est de là que je serais parti pour agir.

Il y a eu une autre affaire, celle de chevaux qui, sans être précisément malades, avaient donné des signes de réaction. Je les laissai en la possession du propriétaire, un M. Walsh. Quand l'ordre me fut donné de faire un nouvel examen, il y eut réaction, et je détruisis les chevaux. Cet homme est le seul à qui j'aie fait une bonté sans que plus tard il ne m'en ait fait repentir. Si l'homme qui a condamné les pourceaux était un vétérinaire que ce gouvernement employait, ou qui était employé par le gouvernement antérieur, je suis absolument persuadé qu'il connaissait sa besogne, qu'il a rempli consciencieusement ses instructions et qu'il a rendu service au propriétaire du troupeau, comme aussi aux personnes du voisinage.

M. SUTHERLAND: D'après les dernières observations de mon honorable ami, il est évident qu'il serait inutile d'essayer de le convaincre, puisqu'il est déjà convaincu que les inspecteurs avaient raison.

M. MOLLOY: J'ai convaincu les autres inspecteurs.

M. SUTHERLAND: Je ne doute pas de l'habileté diplomatique et du savoir-faire de l'honorable député en traitant un cas comme celui que je viens de mentionner, mais il reconnaîtra, j'en suis sûr, qu'il y a une grande différence entre un cheval atteint de la morve et un porc qui a le choléra. Il n'y a pas de comparaison entre les deux; les symptômes ne sont pas les mêmes.

L'honorable député est plus versé dans la science vétérinaire que je ne le suis moi-même, mais je crois qu'il dira comme moi que lorsqu'une épidémie de choléra se déclare parmi un troupeau, le propriétaire, ou toute autre personne, n'a pas à se demander si la maladie existe ou non. Il ne faut guère de temps ou d'intuition pour s'en assurer; la chose est évidente. J'ai fait observer que le fils du propriétaire avait certifié que les aliments étaient bien cuits, qu'il n'y avait pas d'animaux malades, qu'aucun était mort de maladie, et que personne n'avait constaté de cas de choléra chez les porcs, pendant un an et demi qu'il avait été là.

Cet affidavit a été envoyé au département. L'honorable député de Provencher nous demande maintenant: pourquoi ne s'en est-il pas assuré, s'il était dans le doute? Je lui

ferais observer que l'inspecteur a fait l'évaluation de ces porcs, et qu'il a laissé entendre au propriétaire qu'il serait indemnisé. Il a fait un prix pour chaque animal qui avait été tué, et ce renseignement est entre les mains de l'inspecteur vétérinaire général, à l'heure actuelle. Les porcs avaient été détruits, il fut impossible de rien prouver. Seul le fait a été prouvé qu'il avait pris des porcs, parmi ceux qui avaient été tués, pour les apprêter comme aliments. L'honorable député admettra qu'il était difficile pour lui, dans les circonstances, d'avoir aucune preuve. L'inspecteur lui a dit: "Nous allons tuer tous les animaux. Débarrassez-vous de tous ceux que vous pourrez aujourd'hui, parce que je m'en vais tuer tous les animaux qui seront sur cette propriété demain." Et il l'a fait. Il y eut des animaux d'envoyés dans divers parcs. J'ai compris que tous les parcs, sauf un, où il y avait quelques petits cochons, furent vidés. Il en a témoigné et il s'attend à ce que le Gouvernement le traitera raisonnablement et ne lui laissera pas faire aucune démarche. L'on comprend facilement qu'il est difficile d'obtenir une indemnité de l'administration, si celle-ci refuse comme la chose est arrivée, dans cette circonstance, de s'occuper de la chose, la mettant tout simplement de côté.

J'ai déjà rappelé l'exploit accompli, il y a quelques années, par un de ces inspecteurs infaillibles. Le témoignage qui nous a été rapporté en cette circonstance a prouvé de manière évidente non seulement qu'ils n'étaient pas infaillibles, mais que nous ne devons même pas nous fier à quelques-uns d'eux. Je ne dis pas qu'il en est ainsi de tous. Je crois que l'inspecteur vétérinaire général s'occupe aussi soigneusement de la chose qu'il est possible de le faire; mais, vous trouverez ici comme ailleurs que les inspecteurs sont désignés non à cause de leur savoir-faire, mais au hasard par la Commission du service civil, qui siège ici, à Ottawa, et ne sait pas si le candidat a les qualités requises ou non. Le candidat pourra avoir passé l'examen nécessaire, il pourra être sorti d'une école vétérinaire, mais cela ne veut pas dire qu'il a le savoir-faire voulu pour remplir les fonctions qu'on lui confiera.

Je ne connais aucun de ces inspecteurs. Je reconnais que plusieurs sont des gens convenables et qu'ils rempliraient bien leur devoir. Je ne les critique pas. Je ne connais rien de bon, mal, ou indifférent au sujet de ceux qui ont inspecté les animaux en question, mais je répète que lorsque leur propriétaire et son fils, qui est un jeune homme très estimable, certifient par affidavit qu'il n'y avait pas d'épidémie dans le troupeau, qu'aucun animal était mort, ils ont droit d'être indemnisés. L'inspecteur qui a examiné les porcs a fixé un prix et a laissé croire au propriétaire qu'on le dédommagerait. Je dis donc que le département agi arbitrairement, et maintenant le ministre nous déclare qu'il a le meilleur système d'inspection qu'il y ait au monde, et que ces inspecteurs-ci sont presque infaillibles, sans reproche. Toute histoire a deux versions, et d'après ce que je connais des gens au nom de qui je parle ce soir, j'affirme qu'ils sont tout aussi responsables et aussi fiables que n'importe quel inspecteur du département, et cela veut dire beaucoup.

M. McGIBBON (Muskoka): Les trente-trois porcs malades avaient-ils été choisis parmi le reste du troupeau?

M. SUTHERLAND: Oui.

M. McGIBBON (Muskoka): Et le reste du troupeau a-t-il été trouvé contaminé?

M. SUTHERLAND: Tous les bestiaux ont été trouvés contaminés.

M. McGIBBON (Muskoka): Ont-ils tous été inspectés?

M. SUTHERLAND: Je le suppose.

M. McGIBBON (Muskoka): Vous n'en êtes pas certain?

M. SUTHERLAND: Eh bien, tout le troupeau a été condamné. Tous les porcs qui étaient sur les lieux et quelques-uns de ceux pour lesquels on voulait obtenir une indemnité étaient les mieux engraissés que ce cultivateur avait. Le propriétaire ne les a pas fait sortir des enclos; c'est l'inspecteur qui s'en est chargé. Le propriétaire se tenait en dehors et montrait du doigt à l'inspecteur ceux qu'il croyait en état d'être vendus.

M. McGIBBON (Muskoka): Ils avaient été rejetés précédemment, n'est-ce pas?

M. SUTHERLAND: Oui.

L'hon. M. TOLMIE: Ce que le député de Provencher (M. Molloy) nous a dit de ce qui lui est arrivé relativement à la morve m'a bien intéressé. Tout vétérinaire qui a servi quelque temps dans la division de l'hygiène des animaux a eu à maintes reprises la même expérience. Par conséquent, il aimera peut-être à savoir, ainsi que le reste du comité, que la division d'hygiène des animaux, que louent les députés d'un côté de la Chambre et que vilipendent

ceux de l'autre côté, a réduit le montant des indemnités payés dans les cas de morve à 6,000 dollars en 1921, alors qu'il s'élevait à 147,851 dollars en 1905.

Quant à la situation causée par le choléra des porcs et aux faits qui se rapportent à ce cas-ci, je puis dire que, lorsque le choléra des porcs se déclare dans un troupeau, il arrive très souvent qu'il est très bénin au début. Le premier cas se manifestera peut-être par le refus de manger. Un beau matin, lorsque les autres porcs vont et viennent, l'animal contaminé est porté à se coucher et à se cacher dans quelque coin de l'enclos. Il est fiévreux et il lui sort du pus de l'œil, signes que ne remarquerait probablement pas celui qui le nourrirait s'il n'était pas du métier.

Plus tard, l'animal contaminé tremblera un peu en marchant à cause de la faiblesse de ses parties postérieures. Les symptômes graves peuvent se manifester ensuite par la rougeur du ventre et du derrière des oreilles. Ces symptômes sont bien connus des vétérinaires. Avec le progrès de la maladie, il peut se produire une foule de cas graves et très souvent dans une semaine ou dix jours, et quelque fois moins, il y a une grande différence dans un troupeau là où la maladie vient de se déclarer.

Relativement à notre organisation vétérinaire, je n'ai pas affirmé que les inspecteurs étaient infaillibles. Ce que j'ai dit et ce que je répète sans craindre la contradiction c'est que nous avons l'un des meilleurs services de vétérinaires compétents qu'on puisse trouver dans aucune partie du monde. Pour le prouver, il me suffira de dire que nous avons moins de maladies contagieuses au Canada que dans toute autre partie du globe que je connaisse; pour cette seule raison, s'il est un pays qui a le droit d'expédier des bestiaux en Grande-Bretagne c'est le Canada.

Nos inspecteurs ne sont pas pris au hasard. Tout d'abord, chaque inspecteur doit être un gradué d'un collège autorisé de médecine vétérinaire. En deuxième lieu, il doit subir un examen spécial, un examen professionnel avant d'être nommé; enfin, sous le régime qui prévaut maintenant, il est choisi par la commission du service civil. Ce sont des spécialistes dans leur partie. J'ai exercé cette profession pendant quatorze ans. Durant cet intervalle de temps, j'étais inspecteur en chef dans la Colombie-Anglaise; j'ai examiné des centaines de cas de choléra des porcs, et j'en connais assez bien les détails. Cela fait

[L'hon. M. Tolmie.]

que je me considère assez bon juge en ces matières, comparativement à la moyenne des propriétaires de porcs. Ces inspecteurs ont toutes les aptitudes requises, et ils n'ont aucune raison de faire abattre des porcs qui ne devraient pas être abattus. Il est beaucoup plus aisé de se rendre chez un homme et de lui dire que ses animaux sont en bonne santé que de les faire abattre.

L'histoire que l'honorable député (M. Sutherland) nous a racontée ce soir est vraiment fort intéressante. Je l'ai entendu maintes fois à l'ouest des montagnes Rocheuses. J'ai souvent entendu dire: "Mes porcs n'ont rien, mais cherchez chez mes voisins." Dans ce cas-ci, si la besogne avait été accomplie par un vétérinaire récemment nommé, il pourrait y avoir l'ombre d'un doute; mais, vu qu'il se trouve que l'inspecteur était l'un des meilleurs employés auxquels cette tâche est confiée, le Dr Hull, qui fait partie du service depuis douze à treize ans, j'accepterais toujours sa parole de préférence à celle d'un homme qui n'a pas les aptitudes voulues et qui n'a pas reçu l'enseignement nécessaire à un inspecteur.

Comment allons-nous faire observer la loi touchant les maladies contagieuses des animaux, si nous ne pouvons nous fier à nos inspecteurs? Comment allons-nous jamais écarter la maladie du pays et conserver la réputation enviable dont nous jouissons maintenant au sujet de ces maladies contagieuses, si nous refusons la déclaration de notre inspecteur et si nous acceptons celle d'un éleveur de porcs? Le seul fait que, seuls, trente-trois animaux ont été trouvés sains sur les 235 porcs indique clairement que le choléra des porcs existait dans ce troupeau. Dans son rapport, le directeur général dit:

> Si un avis avait été envoyé promptement la perte aurait été matériellement réduite et au lieu de découvrir que 200 porcs étaient si malades qu'ils étaient perdus et que 33 seulement pouvaient être sauvés, les chiffres auraient été renversés et on n'en aurait sauvé 200 on n'en perdant probablement que 33.

En ce qui touche l'engrais par les déchets de cuisine, ce système est reconnu dans tous les pays, et en particulier au Canada où nous importons une grande quantité de porcs des Etats-Unis, comme dangereux pour les porcs. J'ai eu une excellente occasion d'étudier ce système en Colombie-Anglaise où, dans les villes de Victoria, Vancouver, New-Westminster et Nanaïmo un grand nombre de Chinois engraissent des porcs avec des déchets. Leurs porcheries sont plus ou moins en ruines et les ustensiles pour la cuisson très incomplets. Ils ne

font pas bien cuire les déchets et le choléra des porcs existe toujours chez leurs animaux, et il en résulte que la maladie se répandait dans toute la région et que le choléra existait dans toute la province. Nous avons alors inauguré un système de règlements sur l'alimentation et avons exigé que ces gens nettoient leurs porcheries et les entretiennent. J'ai quitté ce service en 1917 pour devenir député de la ville de Victoria et, à cette époque, nous avions réussi à forcer ces Chinois à tenir leurs porcheries dans un tel état et nous maintenions à leur égard une telle surveillance que, depuis des années, la Colombie-Anglaise a été débarrassée tout à fait du choléra des porcs. L'alimentation par les déchets est très dangereux sauf si elle est attentivement réglementée. Nous mettons en vigueur certains règlements qui permettent cette alimentation. Un des règlements c'est que les déchets doivent être convenablement cuits, cette cuisson étant nécessaire pour stériliser les aliments et les adapter à l'alimentation des porcs.

Dans le cas particulier sur lequel le député d'Oxford-Sud (M. Sutherland), a attiré notre attention, nos inspecteurs ont trouvé des aliments mal cuits. Bien que les propriétaires de ces animaux puissent être des gens fort respectables — et je suis prêt à accepter sa parole sur ce point — nous savons cependant que nos inspecteurs sont des gens parfaitement sûrs, depuis longtemps au service du département, qu'il n'y a pas de raison de croire qu'ils ne disent pas la vérité et, jusqu'à preuve du contraire, nous devons accepter leur parole.

Les propriétaires des porcs ont violé le règlement, non seulement en ne faisant pas complètement cuir le aliments, mais en négligeant de rapporter que la maladie existait dans leur porcherie et c'est pourquoi ils perdent leurs droits à une indemnité. Les trente-trois porcs ont été abattus après inspection.

Aux Etats-Unis existe une épreuve de double immunisation en injectant sur un côté du porc un sérum qui ne contient pas de germes actifs et sur l'autre un virus provenant de sang contenant des germes. De cette manière, même si ces porcs ont subi l'inspection comme animaux doublement immunisés, la chair de ces animaux, si on la donne à manger crue à d'autres porcs, peut communiquer le choléra aux porcs. Le choléra des porcs n'atteint pas l'homme. Les cadavres de ces trente-trois porcs ont été inspectés par des hommes compétents du service et étaient en conséquence bons à utiliser, comme si ils provenaient de l'abattoir ordinaire. Si ces 235 porcs étaient passés par l'abattoir 200 auraient été condamnés comme ayant le choléra des porcs et 33 auraient été acceptés comme viande de porcs, comme cela se fait habituellement. Je comprends que l'honorable député d'Oxford-Sud est très intéressé à cette affaire et j'ai été heureux d'entendre ses réflexions sur ce sujet, mais si nous ne mettons pas en vigueur les règlements touchant l'alimentation par les déchets, nous allons avoir le choléra des porcs dans tout le pays, comme cela s'est produit en Colombie-Anglaise. Toutes ces causes sont examinées par des vétérinaires compétents du ministère et leur rapport est ensuite soumis au directeur général du service vétérinaire qui l'étudie soigneusement.

Pour vous donner une idée du danger de nourrir les porcs avec des déchets mal cuits, il y a quelque temps, je crois que c'était l'été dernier, un de nos inspecteurs faisant sa tournée d'inspection a visité une porcherie. La veille un pourceau avait été un peu blessé par les autres porcs et on l'avait mis à part pour lui permettre de se remettre. Assez fort pour pouvoir marcher, il avait pu atteindre l'endroit où les déchets étaient déchargés pour être mis dans la bouilloire. A cet endroit se trouvaient des planches couvertes par ces déchets non cuits et le petit cochon attrappait ce qu'il pouvait de ces déchets. L'inspecteur a appelé l'attention du propriétaire et lui a dit: " Dans quelques jours il y aura le choléra des porcs dans cette porcherie."

A son retour, quelques jours plus tard, il a trouvé ce petit porc contaminé. Cela montre combien cette maladie est contagieuse si l'animal n'est pas bien nourri. Par conséquent, si ces règles doivent être appliquées, nous devons accepter le verdict des hommes de confiance que nous avons nommés pour mettre ces règlements en vigueur.

M. NESBITT: J'ai toujours cru que, lorsque des porcs étaient abattus pour cause de choléra, le propriétaire recevait une indemnité. J'ai attendu avec impatience pour savoir si le ministre expliquerait pourquoi il n'a pas accordé d'indemnité en cette circonstance. Le ministre a parfaitement raison en insistant pour que les déchets soient bien cuits avant d'être servis aux porcs. Voilà l'une des erreurs commises par les propriétaires; en outre, ils n'ont pas fait un rapport de la maladie. Dans ce cas-ci il est possible qu'ils aient ignoré l'infection de l'animal. Je dirai au ministre qu'il ne faut jamais montrer trop

de rigueur dans ces questions-là, vu qu'un homme peut pécher par ignorance. Par exemple, j'ai eu moi-même des porcs atteints de choléra. Je savais qu'ils étaient malades, mais je n'avais pas la moindre idée de la nature de leur maladie. J'ai fait venir un vétérinaire qui a diagnostiqué le choléra et a immédiatement prévenu l'inspecteur. Mes porcs avaient la meilleure nourriture possible composée de mon propre grain et de lait écrémé de ma laiterie. Je ne pouvais expliquer la maladie, pas plus que l'inspecteur ni le vétérinaire, parce qu'il n'y avait pas de choléra à 50 milles à la ronde. La seule cause que nous pouvions imaginer était que, comme un chemin de fer traversait le pré que fréquentaient ces porcs, il est possible que quelque matière contaminée soit tombée sur la voie d'un wagon de porcs et que, ainsi, mes porcs seraient devenus contaminés. J'ai été indemnisé par le gouvernement, l'ancien gouvernement conservateur. Un bon nombre de mes porcs qui se trouvaient dans des porcheries pas tout à fait voisines de celles qui contenaient les porcs infectés, lorsqu'ils ont été abattus, n'ont montré aucun symptôme de choléra.

Je connais ces personnes, et je les sais absolument honnêtes. Il est évident qu'elles ignoraient l'existence du choléra parmi leurs porcs, et je serais incliné à pécher par indulgence plutôt que par rigueur à leur égard. Je n'ai pris la parole que pour prier le ministre de montrer un peu de bonté, parce que l'homme dont a parlé mon honorable collègue d'Oxford-Sud (M. Sutherland) ne peut subir cette perte sans indemnité.

M. McGIBBON (Muskoka): Je désire corroborer les observations de mon honorable ami d'Oxford-Nord (M. Nesbitt). Je conçois facilement qu'il n'est pas toujours possible de diagnostiquer le choléra à la première période, et, dans ce cas-ci, le propriétaire ne saurait être blâmé de ne pas avoir déclaré la maladie. Je conviens que le ministre doit accepter l'avis de ses experts, mais quand il s'agit d'une question d'accommodement, que ce soit dans ce département ou à propos de pensions ou de toute autre chose, je ne crois pas que l'autorité suprême devrait être laissée à quelque fonctionnaire plus ou moins indépendant du Parlement et indépendant du peuple. Il faut considérer le point de vue humain; on ne peut regarder d'un œil indifférent la ruine d'un homme, quand même il y a de sa faute—et, dans ce cas-ci, ignorance probablement. C'est étrange—peut-être y a-t-il une explication à cela—que trente-trois seulement de ces porcs ont été examinés et que ces trente-trois animaux ont été trouvés bons pour le marché. Pourquoi les autres n'ont-ils pas été examinés? Au moins un plus grand nombre—peut-être cent ou cent cinquante—auraient pu être trouvés assez bons pour la vente, avec une diminution de pertes. Cet homme a subi des pertes sérieuses par la négligence apparente d'un fonctionnaire qui aurait dû déclarer si ces porcs étaient bons ou non pour la consommation. D'un autre côté, il aurait dû avoir la permission de les vendre; de l'autre, le public n'aurait pas dû être autorisé à les acheter. En examinant trente-trois seulement de ces animaux, choisis pêle-mêle, et tous étant dans un état sain, et en abattant les autres sans indemniser le propriétaire ni sans décider s'ils étaient bons pour le marché, les inspecteurs se sont condamnés eux-mêmes. Je ne conseillerais pas au ministre de sanctionner cette conduite, surtout si le Gouvernement n'a pas l'intention d'indemniser le propriétaire.

Je suis d'accord avec l'honorable député d'Oxford-Nord lorsqu'il dit que le ministre devrait s'occuper lui-même de la chose, et voir s'il n'est pas possible que justice soit rendue.

L'hon. M. TOLMIE: Ce qui se fait généralement dans les cas où un certain nombre de porcs sont attaqués du choléra, ce n'est pas l'examen post mortem des sujets où la maladie est facile à constater. Dans ces cas les animaux sont abattus; et d'ordinaire on ne choisit pour un examen post mortem soigné que ceux qui sont apparemment en bonne santé, on détruit ceux chez qui on constate des lésions, et on laisse passer ceux où il n'y a pas de traces de la maladie. C'est sans doute ce que ces hommes ont fait; c'est la règle que suivent partout les inspecteurs quand le choléra attaque les pourceaux.

M. McGIBBON (Muskoka): Puis-je demandé si elle a été réellement suivie ici? L'honorable député d'Oxford-Nord dit que non. La chose est importante.

L'hon. M. TOLMIE: Le directeur général vétérinaire m'informe qu'on a fait comme à l'ordinaire. Néanmoins, j'aurai de plus amples renseignements.

M. SUTHERLAND: Combien de ces animaux a-t-on soumis à l'épreuve?

L'hon. M. TOLMIE: Qu'entendez-vous par "l'épreuve"?

M. SUTHERLAND: L'épreuve ordinaire, quelle qu'elle soit.

L'hon. M. TOLMIE: Il n'y a pas d'épreuve. Les animaux sont abattus et on fait l'examen post mortem de ceux qui n'ont pas donné signes extérieurs de la maladie. Si l'on voit un cochon dont les oreilles sont rouges et l'abdomen rouge, et qui donne tous les signes de la maladie, ce serait temps perdu que d'en faire l'examen.

L'examen post mortem ne se fait que dans les cas où aucun signe de maladie n'apparaît, où les signes ordinaires indiquent que l'animal était en bonne santé. Alors, si l'examen post mortem révèle des lésions du choléra, la carcasse est condamnée, et si le sujet en est tout à fait exempt de maladie, on le laisse passer. L'élève des porcs que l'on nourrit avec les déchets de cuisines est une industrie très profitable, parce que cette nourriture peut se procurer relativement à bon marché. A cause du danger qui accompagne le genre de nourriture, nous insistons sur l'observation du règlement relatif à la cuisson, etc., et, comme l'honorable député d'Oxford-Nord l'a fait observer, quand le propriétaire prend un permis il est convenu que dans le cas où le choléra se déclarerait dans l'exploitation, il ne lui sera payé aucune compensation, à moins qu'il ne puisse prouver que la maladie provient d'une autre source. Il convient de cela avant que lui soit accordé un permis de nourrir ses animaux de déchets de cuisines; et dans le cas dont il est question, bien que le propriétaire ait déclaré la maladie, et bien que les déchets aient été parfaitement cuits, s'il ne peut prouver que la maladie a une autre source, il n'a pas droit à compensation.

M. TWEEDIE: Je désire attirer l'attention du ministre sur une autre question se rattachant à l'abatage des bestiaux dans l'Alberta, près de la ville de Calgary. Un grand nombre de laitiers ont des établissements dans le voisinage de la ville, et dernièrement un certain nombre de leurs bestiaux ont été trouvés infectés et ont réagi à l'épreuve de la tuberculine. Il en est naturellement résulté que le bétail a été condamné à l'abatage. La comparaison faite au propriétaire est des deux tiers de la valeur du bétail, le propriétaire subissant un tiers de la perte. Mais la contention vient de ce que le Gouvernement a arbitrairement fixé le maximum de la compensation à payer par animal, à 80 dollars, je crois. Les laitiers trouvent que cette somme ne représente pas la perte de leurs bestiaux abattus, et ils ont envoyé au Gouvernement une pétition demandant que le maximum de la compensation soit porté à 120 dollars. Dans le débat sur l'interdiction du bétail, la semaine dernière, le ministre a estimé la valeur des vaches à lait de 120 à 175 ou 200 dollars. On verra donc que la somme de 80 dollars ne compense pas le laitier pour la perte de son bétail. Du reste la disparition de ses vaches prive le laitier de son gagne-pain. Les laitiers ont un autre grief. Quand le bétail est abattu il n'y a personne qui ait autorité pour régler immédiatement avec le propriétaire, de façon qu'il soit en état d'acheter d'autres vaches pour remplacer celles qu'il a perdues; et il se passe des semaines et quelquefois des mois avant qu'il reçoive la compensation à laquelle il a droit. Il lui est de la sorte presque impossible de remplacer ses troupeaux immédiatement après leur destruction. Les laitiers désirent donc qu'en outre du relèvement du maximum de la compensation à 120 dollars, quelqu'un soit autorisé à payer immédiatement la compensation, et puis que le Gouvernement prenne des mesures grâce auxquelles les bestiaux abattus puissent être immédiatement remplacés à même les troupeaux du Gouvernement dans les provinces, contre un prix raisonnable payé par le propriétaire pour le bétail ainsi obtenu. Il y a quelque temps déjà que le ministre est saisi de cette question. J'aimerais qu'il nous déclarât ce soir, s'il le peut, à quelle décision le Gouvernement en est arrivé à son sujet.

L'hon. M. TOLMIE: J'ai donné beaucoup d'attention à ce problème de l'abatage de ces bestiaux. Je présume que l'honorable député fait allusion à ceux de Calgary?

M. TWEEDIE: En effet.

L'hon. M. TOLMIE: Cet abatage s'effectue selon les conventions conclues avec les municipalités en vue d'assurer le bon état sanitaire du lait fourni aux villes. Si celles-ci exigent que seul soit consommé le lait provenant des troupeau libres de tuberculose, nous nous chargerons de faire l'épreuve des troupeaux. Il se trouve maintenant au Canada une douzaine de villes environ, entre autres Ottawa, qui se sont prévalues de cette offre d'éliminer les sujets tuberculeux des trouveaux et d'assurer la fourniture de lait sain. Quant à l'évaluation, la nôtre sur les vaches croisées est 80 dollars et sur les pur sang, 250, dont nous versons les deux tiers, c'est-à-dire $53.33 pour les premières et $166.66 pour les secondes. Aux Etats-Unis l'indemnité n'est que de 50 et 100 dollars res-

pectivement; nous sommes donc plus généreux qu'eux. De plus, nous laissons au vendeur le corps de l'animal. Celui-ci est abattu dans un abattoir inspecté, sous la surveillance de notre agent, et traité tout comme le serait un animal ordinaire expédié là pour fins alimentaires. En certains cas, le tubercule peut n'être pas plus gros qu'un pois ou une noix, peut-être isolé et à l'état calcaire: et alors sa viande est propre à la consommation, de sorte qu'en plus de l'indemnité de $53.33, le propriétaire touche le prix de la viande. De plus, il peut vendre à l'abattoir toutes les issues de chacun de ces bestiaux. Il y a le cuir, la tête, les divers organes qui peuvent toujours servir d'engrais. Ces débris sont soumis à de hautes températures, de sorte qu'ils ne peuvent être utilisés que sous forme d'engrais. L'indemnité que nous accordons est très large en comparaison de ce que donne les autres pays. Il fut un temps où nous la basions sur une évaluation de 60 dollars seulement; mais ce chiffre a éte porté à 80. Les prix du marché sont fortement à la baisse, et non pas à la hausse. Depuis 1914, il y a eu une diminution sensible des cours et présentement le ministère ne se croit pas justifié de proposer un relèvement de l'indemnité. Que vaut une vache dès qu'on sait qu'elle est malade? On ne peut la vendre au boucher, c'est contraire à la loi. Et nous ne nous proposons pas de payer la pleine valeur pour de tels animaux. Quand au retard à payer l'indemnité, l'honorable député a raison. Il s'est produit récemment des retards dans l'envoi des chèques; mais j'ai pris des mesures aujourd'hui même pour que ces chèques soient expédiés aussi promptement que possible après l'abatage.

M. McMASTER: Faut-il que ces bestiaux soient de sang pur, ou croisés pour que l'indemnité soit accordée? L'accorde-t-on au propriétaire de vaches communes?

L'hon. M. TOLMIE: L'animal sans généalogie qu'on abat dans ces conditions donne aussi droit à une indemnité.

M. TWEEDIE: Le ministère a-t-il pris des mesures en vue de prompt remplacement des animaux ainsi abattus par des sujets provenant des troupeaux du Gouvernement dans cette province?

L'hon. M. TOLMIE: Pas encore. C'est une question qui relèverait parfaitement du ministère provincial de l'Agriculture.

M. SUTHERLAND: Avant de quitter cet article, qui est très considérable, et

[L'hon. M. Tolmie.]

comporte une forte augmentation de crédit, j'aimerais qu'on m'accordât un moment ou deux pour venir sur certains arguments que le ministre invoque pour ne pas payer l'indemnité dans le cas que j'ai cité. Il dit que ces éleveurs se sont exclus de la catégorie des indemnités, en omettant de soumettre les déchets alimentaires à la cuisson, comme il le fallait, ou de déclarer la maladie. Il nous a donné, je crois, les noms de deux inspecteurs très compétents. En parcourant certains de ces documents, j'ai trouvé un serment du fils de cet éleveur. En voici un extrait:

Je, Alfred-E. Alderson, du canton de Etobicoke, dans le comté d'York, déclare solennellement que je suis le gérant du troupeau de porcs que possède George-B. Alderson dans ledit canton, et que je détiens cette situation depuis le 1er mai 1919.

Que pendant toute la durée de mes fonctions en la qualité susmentionnée, tous les déchets de cuisine donnés en pâture aux animaux de ladite porcherie ont été cuits comme il faut.

Qu'à partir du premier jour de mai 1919 jusqu'à la destruction des animaux par l'inspecteur du Gouvernement, tous les porcs dans ladite porcherie avaient toujours été en bonne santé et nous n'avons jamais eu un cas de choléra dans la porcherie durant cette période.

Voilà une déclaration bien catégorique faite par le fils, et, cependant, on n'en tient pas compte. Le ministre a parlé des deux inspecteurs dont il était prêt à accepter la parole. J'ai ici une déclaration signée de l'inspecteur P. H. Richards, qui a examiné les porcs et en a estimé la valeur. Ce n'est pas M. Hall ou l'autre inspecteur mentionné par le ministre qui était là pour examiner les animaux et qui a permis au propriétaire d'en préparer autant qu'il pourrait ce jour-là. M. Alderson déclare lui-même qu'il aurait pu en préparer un plus grand nombre, mais il ne disposait que d'une journée, et avec le peu d'aide qu'il avait il lui était impossible d'en préparer plus que 33. Je vois, d'après les comptes publics, que M. T. H. Richards est un inspecteur de Toronto. Je ne sais pas s'il est vétérinaire ou non. Il est possible qu'il soit vétérinaire. Toutefois, devant la déclaration catégorique faite par le propriétaire et son fils, à savoir qu'à leur connaissance il n'y avait pas de maladie dans leur troupeau, j'estime qu'on n'aurait pas dû les priver de leur droit d'indemnité. Il y a longtemps que je connais ce jeune homme; avant cela, il avait un commerce dans la ville d'Ingersoll. Or, je suis persuadé que s'il a fait une pareille déclaration sous serment, c'est qu'il la croyait scupuleusement exacte.

Par conséquent, je dis qu'il ne vaut pas la peine pour le Gouvernement d'adopter une loi comme celle qui concerne les maladies contagieuses des animaux. Non, ce n'est pas la loi, mais les règlements qui ont été élaborés et qu'il lui a fallu signer, renonçant à tous ses droits à moins qu'il ne puisse établir que la maladie était venue de l'extérieur. Il lui est absolument impossible de prouver cela, puisqu'il dit qu'il n'y avait pas de maladie. Les inspecteurs disent le contraire. Il y a conflit d'opinions et il est très difficile maintenant d'avoir aucune preuve puisque les animaux ont été détruits. Les porcs ont été abattus et les carcasses enfouies dans la chaux. M. Alderson a attendu longtemps du fait que Richards avait déclaré qu'il allait établir la valeur des animaux. M. Richards a en effet estimé les animaux et a envoyé cette estimation au département, prouvant par là qu'il était d'opinion qu'Alderson avait droit à une indemnité. La chose mérite un peu plus d'attention que le ministre ne semble lui donner. S'il connaissait la réputation de ces personnes, et s'il se rendait compte des déclarations positives qu'elles ont faites, il étudierait la chose d'un peu plus près. La destruction d'un aussi grand nombre d'animaux, aux prix actuels, et la fermeture d'un établissement, sont des choses assez sérieuses. On n'a pas permis à cet homme de continuer son exploitation, et il ne fait rien depuis ce temps-là. J'espère que le ministre comprendra la gravité de la situation dans laquelle cet homme se trouve.

M. MORPHY: J'aurai quelques mots à ajouter aux explications données par l'honorable député d'Oxford-Sud. J'ai donné lecture de la lettre de M. F. Torrance, directeur général du service vétérinaire; or, il me semble évident qu'on a employé un subterfuge quelconque pour empêcher le nommé Alderson d'être indemnisé pour la perte de ses porcs. Il me paraît bien clair que le directeur général du service vétérinaire a fait tout ce qu'il a pu pour essayer de priver cet homme de son droit et je crois que le ministre ferait bien d'examiner la façon dont le directeur général s'exprime. Tout d'abord, il y a dans son rapport deux ou trois pages traitant de choses que le ministre sait très bien être la loi. Quand on examine la chose de près, on s'aperçoit du subterfuge qui a été employé. Il essaye, par des arguments spéciaux, d'éviter le sujet et de priver le propriétaire de son indemnité. C'est facile à voir à la face même du rapport. Que le ministre me permette de lui citer le passage suivant:

La porcherie de M. Alderson a été visitée plusieurs fois et a été trouvée dans un état satisfaisant jusqu'au 19 avril 1920, alors que l'inspecteur Baker s'aperçut que plusieurs porcs donnaient des signes de maladie.

Pas la moindre mention de choléra.

L'hon. M. TOLMIE: Cet homme n'était pas un inspecteur vétérinaire.

M. MORPHY: Cela ne fait aucune différence. Personne ne dit dans ce rapport que la maladie était le choléra. Il est dit ensuite: Ce fonctionnaire qui est chargé d'inspecter les rebuts alimentaires servant à l'engraissement des animaux, a pris la température d'un porc qui était de 105 degrés et $\frac{2}{5}$. Le Dr Hall de ce bureau, qui était à ce moment là dans le district de Toronto, s'est transporté sur les lieux avec l'inspecteur Baker et deux ou trois autres fonctionnaires qui faisaient des expériences sur les troupeaux du district.

Et, à la page 4 du rapport, je vois:

Le docteur Hall a abattu le porc que l'inspecteur Baker soupçonnait d'être malade du choléra des porcs.

Cela ne dit pas que l'inspecteur a suggéré qu'il s'agissait du choléra des porcs. L'inspecteur Baker ne le dit pas. Le directeur général ne le dit pas davantage. L'inspecteur Baker rapporte qu'un certain nombre de porcs de cette ferme montraient des symptômes de maladie et le directeur général, sans aucune autorité, transforme cela en choléra des porcs. Il a fait cela sans mandat, si on peut employer cette expression, aucun rapport de qui que ce soit, jusqu'à cette date ne le justifiant. D'après le propre rapport du directeur général, aucun rapport ne disait qu'il s'agissait du choléra des porcs. Ce rapport continue:

Comme le docteur Hall avait d'autres travaux, l'inspecteur Richards a été chargé du cas.

C'est le trosième individu.

Il a corroboré le rapport de l'inspecteur Baker, disant qu'un certain nombre des porcs de cette ferme donnaient des signes de maladie.

Rien ne parle encore du choléra.

Sur les 245 porcs qui ont été abattus, 33 seulement étaient propres à la consommation et un permis a été donné au propriétaire de disposer de ces carcasses.

Qui a reconnu cela? Nous n'en voyons pas trace dans le rapport. Le directeur général le dit, mais il n'a pas la parole de Hall, de Richards ou de Baker affirmant que l'inspection a été faite. C'est une simple déclaration de la part du directeur général.

L'hon. M. TOLMIE: Ce renseignement a été rapporté au bureau sur la formule réglementaire. On le trouve au dossier, dans le bureau.

M. MORPHY: Mais le directeur général ne le dit pas dans son rapport. En ce qui regarde ce rapport, c'est seulement une preuve par ouï-dire de la part des inspecteurs. Le rapport continue:

A l'époque de la visite de l'inspecteur Hall, M. Alderson dit qu'il ne savait pas qu'il y eut des porcs malades. Cependant, comme le docteur Hall en trouva tellement qui montraient des symptômes...

De quoi? Qui montraient des symptômes de maladie.

...qu'il questionna le propriétaire et apprit finalement que quelques porcs étaient morts peu de temps auparavant.

Ceci est absolument démenti. La question est claire entre ce que le docteur Torrance dit avoir été dit à l'inspecteur et ce que dit l'intéressé lui-même. Dans un cas il y a une preuve directe tandis que l'autre n'offre qu'une preuve indirecte. Ce qu'on prétend est nié. Il me semble donc que l'attitude prise par l'honorable député d'Oxford-Sud dans un cas comme celui-ci, cas qui n'est pas établi par le rapport du directeur général, devrait être considéré par le ministre du point de vue de l'individu contre l'Etat. Voici un individu qui a perdu de $7,000 à $8,000, si mon calcul est exact, un individu qui fait de l'élevage depuis des années, contre qui on n'a jamais eu de plainte et de qui ce même rapport dit que, jusqu'au 19 avril, la ferme avait été inspectée et que tout y était en bon ordre et en bon état. Rien n'y était malpropre, cet homme n'était pas négligent, mais au contraire un des meilleurs éleveurs employant les déchets comme engrais. Un individu de cette catégorie, soigneux, de bonne réputation, et qui a subi une si dure perte a le droit d'en appeler au tribunal le plus élevé qui lui soit ouvert, le tribunal du Parlement, contre le remède extraordinaire et violent que possède le Parlement, et j'espère qu'on entendra l'appel fait par mon honorable ami d'Oxford-Sud pour le compte de ce citoyen.

Le ministre ne peut pas se lier irrémédiablement aux membres de son personnel, il ne devrait pas tenir pour certain que tous les inspecteurs sous ses ordres disent la vérité et que tous les autres mentent, Le moins qu'on puisse faire, dans un cas comme celui-ci, alors que le sujet a été privé de la compensation que lui donne la loi, sans qu'il y ait faute de sa part, c'est de voir ses assertions démenties d'une façon plus certaine et plus substantielle que j'en puis trouver dans ce rapport. Le moins que le ministre puisse faire, c'est de considérer que cet individu a subi des dommages considérables et, quand l'Etat emploie des remèdes aussi violents qu'il l'a fait dans ce cas, le moins qu'il puisse faire c'est de dire par ses ministres responsables: Comme la conduite de mes fonctionnaires exécutifs a été sérieusement contestée et comme le rapport du directeur général se base sur des on dits, nous allons étudier cette question, faire une enquête complète, prendre des témoignages et apprendre si oui ou non ce jeune homme s'est parjuré, si l'individu qui a subi la perte s'est parjuré ou si quelques-uns des fonctionnaires du ministère tentent d'obtenir la faveur du ministre en présentant une cause qui ne tiendrait pas debout devant une enquête.

M. SUTHERLAND: Je constate un forte augmentation dans cet article en le comparant aux années précédentes et, étant donné l'attitude du ministre au sujet de la cause que j'ai soumise au ministère ainsi que d'autres qui lui ont été soumises et desquelles on ne s'est guère occupé, je crois que nous devrions savoir pourquoi on nous demande d'autoriser une dépense supplémentaire de $390,000 et comment cette somme sera dépensée.

Pour moi, je tiens à savoir si des hommes à qui on accordera une semblable autorité, pourront parcourir le pays sans s'inquiéter des règlements adoptés par cette Chambre. Ces règlements seront-ils observés ou les remplacera-t-on par d'autres préparés par les fonctionnaires des différents départements? Je crois que nous sommes trop peu énergiques sur ce point. J'ai dans ma poche une lettre que j'ai reçue hier soir, à propos d'un bill adopté l'an dernier et au sujet duquel le département, en vertu d'un article de cette loi autorisant le ministre, a préparé des règlements couvrant six pages imprimées en petit texte. Ce sont les fonctionnaires du département qui ont préparé ces règlements avec le consentement du ministre—non pas le ministre actuel mais quelqu'un de ses prédécesseurs—et je crois que lorsqu'un homme subit une perte de $7,000 ou $8,000, il a droit à un peu plus de considération qu'il paraît en avoir reçu. Avant d'augmenter le nombre de ces inspecteurs—et il est bien apparent à la façon dont ils ont envahi cette région du pays qu'il n'y a pas diminution d'inspection, à en juger du moins par le rapport de l'inspecteur général vé-

térinaire—en présence des difficultés que nous rencontrons maintenant, je crois que $390,000 est une forte somme additionnelle à voter et nous avons le droit de savoir exactement à quoi elle doit servir. Nous ne devons pas être trop pressés de déclarer qu'elle est adoptée. Je me permets de dire que neuf sur dix de ces honorables députés qui crient "adopté" ne s'occupent absolument pas de savoir pour quoi on nomme ces inspecteurs. J'ai acquis de l'expérience à leur sujet comme je l'ai dit ce soir et j'ajoute que je suis désireux d'avoir plus de renseignements sur ce que feront ces inspecteurs puisque vous augmentez tellement leur nombre. Je crois que nous avons dans quelques unes des fabriques de conserves alimentaires un certain nombre d'inspecteurs qui ne font absolument rien. Je suis sûr qu'ils sont exposés à de grandes tentations et qu'ils ne font pas leur devoir comme ils le devraient. Je parle ainsi parce que je connais les conditions qui existent dans quelques-unes des cours à bestiaux du pays où les inspecteurs sont censés opérer. Le bétail va dans ces cours et au lieu d'y être examiné et abattu, il est mené en dehors et vendu comme produit alimentaire.

Je suis convaincu par mon expérience que vos inspecteurs ne sont pas aussi infaillibles qu'on veut nous le faire croire et au lieu d'augmenter leur nombre et de les envoyer dans tout le pays partout où il est possible de les envoyer, quelques-uns d'entre eux qui sont à l'œuvre maintenant devraient s'occuper de leur travail un peu mieux qu'ils ne le font, particulièrement dans les grandes cours à bestiaux. Il est bien connu de ceux qui en ont fait l'épreuve qu'il n'est pas difficile d'envoyer dans ces cours à bestiaux des animaux dont on peut disposer quand ils devraient être condamnés. Jusqu'à maintenant je n'ai pas encore entendu de la part du ministre une explication qui justifie cette augmentation de $390,000.

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. HAY: Je désire dire un mot seulement sur le sujet dont a parlé l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland). Je suis d'accord avec lui que cet homme devrait recevoir justice du département. Je suis content que l'honorable député ait soulevé cette question parce que c'est clairement un cas qui réclame justice et nous comme représentants du peuple nous devrions voir à ce qu'elle soit rendue et qu'une enquête complète ait lieu. Je comprends qu'avant l'abatage de ces porcs on avait promi une compensation au propriétaire, et maintenant le département cherche à éluder sa responsabilité et il refuse de payer les animaux. Je pense que c'est injuste. Le département a pratiquement empêché cet homme de se livrer à son commerce et je comprends qu'il y a eu une injustice commise. J'aimerais que l'on fasse une enquête complète de toute l'affaire. J'admets avec l'honorable député qui a présenté ce sujet que nous devrions rendre justice à toutes les classes. Je ne conçois pas que ce soit la tâche des inspecteurs des différents départements de tourmenter un homme pour le ruiner dans un commerce qu'il a entrepris légalement. Je ne crois pas que ce soit leur devoir de rien faire qui le prive d'une indemnité à laquelle il a droit. Cela ne pouvait pas être l'intention de l'administration en nommant ces inspecteurs et j'insisterai énergiquement pour que le département fasse une enquête complète dans toute cette affaire.

Quelques DEPUTES: Adopté.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur le Président, puis-je dire...

M. SUTHERLAND: Monsieur le Président...

L'hon. M. FIELDING: Pardonnez-moi; je n'avais pas l'intention de parler sur le crédit. Je pensais qu'il était adopté.

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. SUTHERLAND: Avant l'adoption de l'article en discussion, je crois juste et raisonnable d'exiger des explications quant à l'usage que l'on entend faire de cette augmentation de $390,000. Cependant, le ministre semble être d'avis que la question n'est pas digne de son attention. Il se tient coi tandis que certains de ses partisans sur les derniers bancs ministériels et du côté de la gauche déclarent que l'item est adopté. Je crois qu'il y en a d'autres ici, toutefois, qui ont aussi bien le droit de manifester leur avis que les honorables députés qui crient à tue-tête: "Adopté." Une somme de $390,000 constitue un item considérable. Au cours des dernières années, j'ai vu certains de nos honorables amis de la gauche parcourir les régions éloignées de la province d'Ontario, déplorant la terrible injustice dont souffrent les cultivateurs canadiens. Cependant, ils restent cois ce soir; ils n'ont pas un mot de protestation à faire entendre. Et c'est toujours la même chose chaque fois qu'une question intéressant la classe agricole est soulevée ici. L'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg) pourrait peut-être me répondre qu'ils exercent la sagacité poli-

tique dont ils sont doués. Eh bien! pour ma part, je n'ai jamais tenu à exercer cette faculté depuis que j'occupe un siège au Parlement.

M. MAHARG: Je soulève la question de règlement. Je n'ai jamais prononcé les paroles que l'honorable député me met dans la bouche. J'ai dit que certains députés de la droit nous ont fait le compliment de pratiquer la sagacité politique.

M. SUTHERLAND: Autant que je me souvienne, l'honorable député a pourtant prononcé les paroles que je lui ai mises dans la bouche. Cependant, j'accepte sa dénégation. N'est-il pas plutôt remarquable, toutefois, monsieur le président, que tandis que nous en sommes à l'étude de ces crédits...

M. McMASTER: Je soulève une autre objection. Si j'ai bien compris, l'item suivant est en discussion:

Hygiène des animaux. Application des lois relatives aux maladies contagieuses des animaux et aux viandes et conserves alimentaires.

Je ne vois pas le rapport qui peut exister entre la discussion de ce crédit et l'attitude des membres du parti agrairien. L'article a été discuté à fond et si le comité décide de revenir sur ce sujet, je suis d'avis que l'on devrait s'en tenir un peu plus à la question. Je fais ces observations avec toute la considération que je vous dois, monsieur le président.

M. SUTHERLAND: Si l'honorable député de Brome (M. McMaster) ne saisit pas mieux la question, ce n'est pas de ma faute. Il n'est pas nécessaire d'établir le rapport entre les honorables députés qui crient: "Adopté" et l'item en discussion. Il y en a un, toutefois, tant mes honorables amis manifestent le désir de voir l'item adopté sans discussion et sans avoir entendu les explications du ministre. Je crois que nous avons droit à l'autres explications que celles que nous avons obtenues jusqu'à cette heure quant aux causes de cette augmentation de $390,000. Nous avons le droit de savoir quelles seront les fonctions de ces inspecteurs et si le ministre sera disposé à accepter leurs déclarations de préférence à celles de citoyens responsables du pays. J'ai cité ce soir les attestations de citoyens responsables et cependant vous n'êtes pas prêt à admettre...

M. le PRESIDENT: Je dois appeler l'attention de l'honorable député sur la règle qui dit que tous les orateurs doivent s'adresser au président. Il serait à désirer que l'on s'en tînt strictement à cette règle.

M. SUTHERLAND: Je m'incline, monsieur le président.

M. MAHARG: Je désire poser une question. Il est évident, d'après les remarques que vous faites...

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. SUTHERLAND: Adressez-vous au président.

M. CURRIE: L'honorable député s'écarte du règlement.

M. MAHARG: Voici la question: je désire savoir si l'honorable député est d'avis que je suis l'un de ceux qui ont crié "Adopté", ce soir?

M. SUTHERLAND: Je ne vois pas la nécessité de répondre à la question de l'honorable député. C'est évident, d'après la direction d'où provenaient un bon nombre des interjections dont je me plains.

M. MAHARG: Je demande un rappel au règlement. Je n'ai jamais crié "Adopté" à propos d'aucun des articles qui ont été discutés ce soir.

M. CURRIE: Il n'y a pas de question de règlement.

M. SUTHERLAND: Les interjections qui ont marqué le débat ont été significatives. Loin de moi l'idée de prolonger la discussion ou de faire preuve d'intransigeance. J'ai mesuré mes expressions en exposant la réclamation de l'intéressé qui a subi de fortes pertes par suite de l'ingérence de ces inspecteurs. J'ai donc le droit incontestable, suivant moi, d'obtenir d'autres renseignements de la bouche du ministre quant aux raisons qui militent en faveur de cette augmentation de $390,000 pour des nouveaux inspecteurs dans son département.

L'hon. M. TOLMIE: Je m'efforce depuis deux heures de faire comprendre à l'honorable député d'Oxford-Sud et à d'autres ce que nous nous proposons de faire avec la somme que l'on demande, et je pense que maintenant chacun a une idée assez juste de la manière qu'elle sera dépensée.

Pour ce qui est de cette affaire en particulier, je veux bien la revoir moi-même. Je ne veux rien faire d'injuste, mais je dois dire qu'ayant reçu le rapport du vétérinaire en chef, comme aussi d'autres renseignements dans une conversation avec lui, je ne trouve rien qui indique que cet homme

se soit conformé à la loi et qu'il mérite d'être indemnisé. Si toutefois le comité ou quelqu'un le désire, je me ferai un devoir d'examiner l'affaire avec soin et, s'il y a des motifs raisonnables de faire davantage, je le ferai.

M. le PRESIDENT: L'article sera-t-il adopté?

M. SUTHERLAND: J'ai suivi avec autant de patience que les autres les explications du ministre relativement à cet article de dépense et il ne nous a pas, que je sache, expliqué des raisons de cet accroissement de la dépense dans ce service.

L'hon. M. TOLMIE: Mon expérience des choses de cette Chambre date de moins longtemps que celle de l'honorable député d'Oxford-Sud, et peut-être ai-je été incapable de m'expliquer suffisamment, mais personne autre que lui n'a, ce me semble, élevé d'objection à cet égard.

M. le PRESIDENT: L'article sera-t-il adopté?

M. SUTHERLAND: Non, monsieur le Président. Avant de passer à autre chose, il serait bon, je crois, que l'on nous renseignât quelque peu sur les personnes qui dans le moment sont aux services de l'Etat. Il serait bon de connaître un peu mieux leurs aptitudes avant que nous autorisions le ministre à faire nommer d'autres inspecteurs par la commission du service civil. Les comptes public m'apprennent que beaucoup de ces gens-là touchent, je ne dirai pas un salaire fort élevé, mais un joli traitement, et que, de plus, la plupart reçoivent une indemnité de vie chère. J'aimerais à savoir du ministre si l'on a l'intention de continuer cette indemnité. C'était à titre d'indemnité de "guerre" qu'elle fut d'abord donnée, mais un grand nombre de ces hommes ne sont jamais allés à la guerre. Plus tard, le mot guerre fut omis et la concession s'appela indemnité tout court. Je me demande maintenant si on va la perpétuer. J'aimerais, par suite, à savoir combien de cette somme servira à des indemnités et combien à des appointements.

L'hon. M. TOLMIE: L'indemnité prend fin le 31 mars et, passé cette date, les fonctionnaires dont il s'agit seront traités de la même façon que les autres employés publics.

M. SUTHERLAND: L'article vise-t-il, oui ou non, au paiement d'une indemnité?

L'hon. M. TOLMIE: Non, monsieur le Président, il n'y vise pas.

M. SUTHERLAND: Il comprend la somme qui est au budget pour la présente année?

L'hon. M. TOLMIE: Oui.

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

M. SUTHERLAND: Je vois que des paiements ont eu lieu pour des pourceaux abattus dans un grand nombre d'autres cas; dans le cas, par exemple, de W. Reid, de Brampton, et de F. Staggs, de Brockville, le montant est de $3,256.56. Quels sont les inspecteurs qui ont examiné ces pourceaux et jusqu'à quel point la maladie s'était-elle propagée? Y a-t-il eu des indices plus nombreux de maladie que dans le cas dont j'ai parlé? Le ministre pourrait-il nous donner des renseignements sur l'étendue de la maladie dans les troupeaux à l'occasion desquels ces sommes considérables ont été payées?

L'hon. M. TOLMIE: Je regrette de ne pas pouvoir donner ce renseignement tout de suite.

M. MOLLOY: Quels sont dans le moment le plus bas et le plus haut salaire d'un inspecteur?

L'hon. M. TOLMIE: $1,800 et $2,000.

M. MOLLOY: Le plus bas, c'est $1,800?

L'hon. M. TOLMIE: Oui, monsieur.

M. SUTHERLAND: Combien de ces inspecteurs ont eu des indemnités de vie chère?

L'hon. M. TOLMIE: Tous.

M. SUTHERLAND: Combien de nouveaux inspecteurs vous proposez-vous de nommer avec l'excédent de crédit?

L'hon. M. TOLMIE: Je n'ai pas entendu votre question.

M. SUTHERLAND: On ne me reproche pas souvent de chuchoter dans cette Chambre et je crois avoir parlé assez haut pour que ceux qui ne sont pas affligés de surdité aient compris l'objet de ma question. J'ai demandé à savoir combien d'inspecteurs vous vous proposez...

Quelques VOIX: Le règlement!

M. SUTHERLAND: ...combien d'inspecteurs le ministre se propose de nommer grâce au crédit dont il demande l'ouverture ce soir.

L'hon. M. TOLMIE: Nous pourrons en nommer plus ou n'en rien faire; tout dépend de la quantité de cas de maladie con-

tagieuse dont nous aurons à nous occuper l'an prochain. Quant à cela, je ne sais pas ce qui pourra arriver à l'avenir.

M. SUTHERLAND: Je vois qu'il y a ici une grosse somme concernant la loi des viandes et des conserves alimentaires, et je remarque ici que le ministre a fait insérer sur le Feuilleton une motion — qui sera suivie d'une loi avant notre départ, je le suppose — au sujet de la fabrication à perpétuité de l'oléomargarine. Je lui demande s'il s'attend à nommer toute une fournée d'inspecteurs pour s'occuper de cette besogne.

L'hon. M. TOLMIE: Monsieur le président, je ne me propose pas de nommer toute une fournée d'inspecteurs pour s'occuper de la fabrication de l'oléomargarine. Cela ne relève pas de la présente loi sauf en ce qui a trait à l'inspection de la margarine fabriquée dans les grandes charcuteries, et nous avons déjà des employés pour accomplir ce travail.

M. SUTHERLAND: Relativement aux employés que vous avez déjà....

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. SUTHERLAND: ...que le ministre a déjà pour accomplir ce travail, j'aimerais savoir s'ils lui présentent un rapport spécial au sujet des prix et des proportions des ingrédient qui entrent dans la fabrication de cette denrée par les grandes charcuteries. Ces inspecteurs fournissent-ils au ministre des renseignements complets sur ces sujets?

L'hon. M. TOLMIE: Ces inspecteurs et tous ceux de la division de l'hygiène des animaux et du service d'inspection des viandes font de temps à autre des rapports sur leurs travaux mêmes. Quant à la fabrication de l'oléomargarine, il n'y a pas de type particulier de ce produit; il varie dans les différentes charcuteries.

M. SUTHERLAND: Eh bien, nous obtenons des bribes de renseignements que nous ne possédions pas, et ils pourront être utiles plus tard. Monsieur le Président, je n'ai jamais tenté ici de prolonger inutilement la discussion; la députation devra, je crois, me rendre ce témoignage. Et je crois que j'ai été raisonnable en demandant ce soir des éclaircissements au sujet de ce crédit; cependant, si le ministre ne juge pas à propos de se rendre à une demande que je tiens pour absolument légitime, j'aurai à prendre d'autres moyens.

Une VOIX: Venez par ici.

[L'hon. M. Tolmie.]

M. le PRESIDENT: L'item sera-t-il adopté?

M. SUTHERLAND: Monsieur le Président, je n'entends pas que l'affaire en reste là. Si le comité désire que l'item soit adopté, passe. Je demande à proposer que ce crédit soit diminué de 300,000 dollars et qu'il reste exactement ce qu'il était l'an dernier.

M. le PRESIDENT: L'amendement sera-t-il adopté? A mon avis, les "non" l'emportent. Je déclare que l'amendement est rejeté.

M. SUTHERLAND: Je voudrais que les voix fussent comptées.

M. le PRESIDENT: Pour que les voix soient comptée, il aurait fallu que cinq députés se fussent levés lorsque j'ai dit ces paroles: "A mon avis, les "non" l'emportent". Vu qu'aucun député ne s'est levé, le président ne pouvait demander que la question fut mise aux voix. Je déclare que l'amendement est rejeté et que la motion est adoptée.

(L'amendement de M. Sutherland n'est pas adopté.)

L'hon. M. FIELDING: Le ministre, je l'espère, ne désire pas aller plus loin ce soir. La gauche lui a aidé autant qu'elle l'a pu. Il ne reste plus qu'une demi-heure du jour de la Saint-Patrice et nous ne devrions certainement pas retenir le ministre de la Justice plus longtemps.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levé à onze heures vingt cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur.

Vendredi, 18 mars 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

1RE LECTURE

De quatre projets de loi:

Le 1er (bill n° 31), déposé par l'hon. M. Mewburn, concernant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien;

Le 2e (bill n° 32), déposé par M. Kennedy (Essex), tendant à constituer civilement la Canadian Transit Company;

Le 3e (bill n° 33), déposé par M. Chabot, concernant le Crédit foncier franco-canadien;

Le 4e (bill n° 34), déposé par M. Glass, concernant la London and Lake Erie Railway and Transportation Company.

DÉPÔT DE RAPPORT

Par le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Rapport du département du Travail pour l'exercice écoulé le 31 mars 1920.

RENVOI DES COMPTES PUBLICS AU COMITÉ

M. ARCHAMBAULT propose:

Que les comptes publics du Canada et les volumes 1, 2 et 3 du Rapport de l'auditeur général pour l'exercice écoulé le 31 mars 1920, soient renvoyés au comité spécial permanent des comptes publics.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DES PRISONS ET MAISONS DE RÉFORME

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 35) tendant à modifier la loi sur les prisons et maisons de réforme. —Monsieur l'Orateur, une des dispositions de ce projet de loi n'est pas d'application générale; elle a pour fin de relever l'âge auquel les personnes désignées comme enfants peuvent être envoyées dans les maison de réforme plutôt que dans les pénitenciers ou les prisons. La limite d'âge actuelle est seize ans; le projet de loi tend à la fixer à dix-huit ans. Nous avons reçu des représentations de bien des quartiers quant à l'opportunité d'opérer ce changement.

D'ailleurs, j'ai été plus profondément pénétré de cette idée en observant le cas de tout jeunes gens, ayant à peine seize ans révolus, qui ont été enfermés dans les pénitenciers, seuls endroits où l'on pouvait les envoyer aux termes de la loi actuelle.

Les autres prescriptions du bill ont pour objet de faire face aux changments projetés dans l'organisation des maisons de réforme de la Nouvelle-Ecosse, afin d'adapter nos lois aux changements que contemplent les autorités provinciales. Nous aurons l'occasion, plus tard, d'expliquer au long la nature de ces changements.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DES FAILLITES

M. JACOBS demande à présenter un projet de loi (bill n° 36) tendant à modifier la loi des faillites.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Expliquez-vous.

M. JACOBS: C'est un bill tendant à modifier la loi des faillites afin de donner une plus grande portée à la loi qui a été adoptée à la dernière session. Je puis dire que ce bill correctif est déposé sur le conseil du juge de la cour des faillites de la province de Québec. On est d'avis que ces modifications rendraient l'application de la loi plus facile.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À CORRIGER LE TEXTE FRANÇAIS DE LA LOI DES FAILLITES.

M. JACOBS demande à déposer un projet de loi (bill n° 37) tendant à corriger le texte français de la loi des faillites.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Expliquez en français.

M. JACOBS: Vu que le bill est tiré de la loi anglaise, on me permettra de l'expliquer en anglais. Ce bill a pour objet de modifier l'article 9, afin que le texte anglais et le texte français soient d'accord. La version française déclare que certains biens sont mobiliers et immobiliers tandis que la version anglaise porte qu'ils sont réels et immobiliers.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

AVIS D'UN PROJET DE RÉSOLUTION TENDANT À MODIFIER LA LOI DE L'OPIUM ET DES NARCOTIQUES.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (au nom de l'honorable. M. Calder) propose:

Que la Chambre se déclare en comité général, lundi prochain, pour l'examen d'un projet de résolution tendant à modifier la loi de l'opium et des narcotiques, chapitre 17 des Statuts de 1911, déjà modifié par la chapitre 31 des Statuts de 1920.

M. BUREAU: Puis-je savoir qui est ministre de l'Hygiène publique en ce moment?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: C'est l'honorable M. Calder.

(La motion est adoptée.)

DÉMISSION DE SIR HERBERT B. AMES

L'hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, étant donnée la déclaration de sir Herbert Ames que vous communiquiez hier à la Chambre, et qui est régulièrement consignée dans les journaux de la Chambre (p. 104 des procès-verbaux du 17 de mars) je voudrais deman-

der au premier ministre d'expliquer les réponses à certaines interpellations faites en cette enceinte au sujet de la démission du ci-devant représentant de Saint-Antoine. La déclaration en question est ainsi conçue:

A l'honorable Orateur de la Chambre des communes:

Je, Herbert B. Ames, représentant à la Chambre des communes du district électoral de Saint-Antoine (Montréal), remets par les présentes mon mandat de député à ladite Chambre des communes pour la circonscription susdite.

Donnée sous ma signature et mon sceau à Ottawa, ce quatorzième jour de février de l'an de grâce 1921.

HERBERT B. AMES.

Témoins:
W. S. Middlebro.
Howard P. Whidden.

Je ferai observer au très honorable premier ministre que la déclaration porte qu'elle a été faite à Ottawa, sous la signature de sir Herbert Ames, le 14 février 1921, c'est-à-dire le jour de l'ouverture de la présente session. Je lui ferai observer aussi que les témoins à cette déclaration sont le représentant de Grey-Nord (M. Middlebro), principal whip ministériel, et l'honorable député de Brandon (M. Whidden). Sir Herbert Ames, c'est chose connue, n'est pas venu au Canada de l'année, étant en Europe depuis un certain nombre de mois.

M. l'ORATEUR: Le regrette de me voir obligé de rappeler à l'honorable député que, malgré mon désir de lui laisser toute latitude pour poser les préliminaires de sa question, je trouverais fort peu convenable de sa part d'entamer une discussion au moment de l'appel de l'ordre du jour, lorsqu'il n'y a encore rien sur le tapis. Si l'honorable député désirait discuter à fond son sujet, il en aurait l'occasion chaque fois que la Chambre serait invitée à se former en comité des subsides.

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne veux pas entamer de discussion, mais pour bien faire comprendre la signification des questions dont je vais donner lecture, il me paraît indispensable d'appeler l'attention de la Chambre sur la date que je viens de mentionner. La première question relative à la démission de sir Herbert Ames fut faite par mon honorable collègue de Québec-Est (M. Lapointe), au cours du débat sur l'adresse, le 2 mars; et en se reportant à la page 497 du hansard (édition non revisée), on verra qu'elle était ainsi conçue:

Il est une autre chose que je veux signaler à votre attention, monsieur l'Orateur. Le 21 juillet 1920, l'honorable député de Saint-Antoine (sir Hebert Ames), prononça un très éloquent discours devant l'Empire Parliamentary

Association, à Londres, sur "Les dominions et la Ligue des Nations". Ce discours a été imprimé et j'en ai un exemplaire à la main. Avec votre permission j'en lirai les paroles suivantes que j'y trouve à la page 5:

"Je reviens d'une visite hâtive au Canada. M. Balfour a parlé du double poste que j'occupais alors et que j'occupe encore pour le moment. Pendant seize ans j'ai représenté Montréal-Ouest dans la Chambre des communes du Canada. Ma démission est entre les mains de l'Orateur, parce que j'ai trouvé que mes nouvelles occupations seront tout à fait suffisantes pour absorber tout mon temps et toute mon attention."

C'était au 21 juillet 1920. Pourquoi priver de leur représentation les électeurs de Saint-Antoine de Montréal? Pourquoi avoir gardé secrète la démission de sir Herbert Ames? On doit l'avoir interceptée et empêchée de parvenir à Votre Honneur, car si vous en aviez été saisi, vous auriez aussitôt agi. C'est un misérable moyen d'éviter une élection et la défaite. Cela va-t-il durer? Le peuple canadien supportera-t-il cela plus longtemps?

Monsieur l'Orateur, dès que mon honorable collègue eut repris sa place, vous avez vous-même répondu comme il suit à cette question:

M. l'ORATEUR: Deux allusions de l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe), au cours des observations qu'il a présentées tout à l'heure, obligent le président de la Chambre à définir clairement et une fois pour toutes l'attitude qu'il a adoptée. . . . . La seconde allusion, qui m'a frappé, a trait à la déclaration que l'on met dans la bouche de l'honorable député de Saint-Antoine (sir Herbert Ames), à savoir que sa démission est entre les mains du président de la Chambre des communes. La Chambre se rendra compte incessamment que sa dignité en souffrirait, si l'impression se généralisait à l'étranger que le président des Communes canadiennes prête les mains à la détention d'un document officiel de cette importance.

(*Marques d'approbation.*)

C'est pourquoi je pense devoir déclarer à la Chambre que je n'ai pas en ma posession la démission du représentant de Saint-Antoine; jamais je n'ai reçu de document que l'on puisse interpréter comme indiquant un abandon de son siège dans cette Chambre.

Passons maintenant à la page 514 du hansard; on y verra que le lendemain, 3 mars, je faisais cette demande au premier ministre:

DEMISSION DE SIR H. AMES

L'hon. MACKENZIE KING: Le premier ministre sait-il que le représentant de Saint-Antoine (sir Herbert Ames) a déclaré en public qu'il avait démissionné. Mon honorable ami ou un autre membre du ministère a-t-il appris de l'honorable député qu'il avait le désir ou le dessein de renoncer à son mandat?

A quoi mon très honorable ami fit réponse:

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je n'ai vu aucune déclaration publique faite par le représentant de Saint-An-

toine ou en son nom; je n'ai pas non plus reçu de comunication dont je puisse faire part à la Chambre.

Le 4 mars, l'honorable représentant de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain) faisait à son tour la question suivante, que l'on retrouvera à la page 619 du hansard:

LA REPRESENTATION DE SAINT-ANTOINE (MONTREAL)

M. CASGRAIN demande:

1. Est-il vrai que le député de Sanit-Antoine, (Montréal) a envoyé sa démission comme membre de la Chambre des communes?
2. Dans l'affirmative, quand monsieur l'Orateur l'a-t-il reçue?

Voici quelle a été votre réponse, monsieur l'Orateur:

M. l'ORATEUR: La réponse à la première question est Non. La deuxième se trouve réglée par là même.

Monsieur l'Orateur, en toute justice pour sir Herbert Ames lui-même et pour les honorables députés de cette Chambre, je demanderai au premier ministre comment il se fait que ce document, qui porte les signatures d'honorables membres de la droite comme témoins, se trouve à être daté le 14 février de cette année, à Ottawa, alors que sir Herbert Ames, si nous ne nous trompons pas, était en Europe à cette date, et l'a été toute l'année?

En supposant que la déclaration ait été faite à la date mentionnée, je désirerais savoir, monsieur l'Orateur, qui vous a empêché de déposer cet important document durant plus d'un mois, du 14 février au 17 mars? Etant donnée cette déclaration de sir Herbert Ames, comment le premier ministre explique-t-il les réponses aux questions que je viens de citer?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): En présence de la façon dont le chef de l'opposition a rédigé ses questions et du long préambule qui les a précédées, je suis d'avis qu'il eût été plus raisonnable de me prévenir de son intervention, mais ce n'est pas ce qu'il a fait. Cependant, il est facile de répondre à ces questions. Chacune des réponses données par le Gouvernement, telles qu'elles ont été lues par mon honorable ami, est absolument exacte. Je ne savais pas que sir Herbert Ames eût fait une déclaration publique. S'il avait dit lui-même—je n'avais pas vu la déclaration auparavant—que sa démission était, à la date mentionnée, entre les mains de monsieur l'Orateur, ce n'aurait pu être juste. Sa démission n'a été entre les mains de monsieur l'Orateur que peu de temps avant que celui-ci l'ait annoncé. La vérité est que sir Herbert Ames a rédigé sa démission et l'a remise à un ami, cette démission devant porter une certaine date qui serait fixée par lui. Ses instructions ont été suivies en entier et la démission a été transmise en conséquence.

TEMPÉRATURES DE LA SALLE DES SÉANCES

M. EULER: J'appellerai l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics (M. McCurdy) sur une affaire qui, tout en n'étant pas d'une importance publique vitale, intéresse les membres de la Chambre. Depuis une semaine ou plus, cette enceinte a été passablement froide et exposée à de forts courants d'air. Le ministre ne pourrait-il pas voir à ce que nous fassions notre travail dans des circonstances confortables.

L'hon. F. B. McCURDY (ministre des Travaux publics): Cette plainte m'a été faite par d'autres membres de la Chambre et, d'un autre côté, des membres se sont plaints que la température est trop élevée. L'employé chargé du service de chauffage a l'ordre de tenir la température de la Chambre à 67 degrés, autant que possible, ce qui, selon moi, est une température convenable pour cette Chambre, que l'on soit dans les rangs ministériels ou sur les froides banquettes de l'opposition.

COMMISSION MIXTE DES EAUX LIMITROPHES

M. BUREAU: Je lis dans une dépêche d'Ottawa à la *Gazette* de Montréal, que le premier ministre a prévenu toutes les parties intéressées dans la loi de juridiction du lac des Bois, qui doit être présentée à Ottawa, de soumettre leur cause lundi prochain à onze heures et demie. Les représentants des Etats-Unis et ceux du Canada dans la commission mixte des eaux limitrophes ont-ils été aussi prévenus?

Je pose la question autrement. La Commission Internationale a-t-elle reçu avis de se présenter à Ottawa avec les intéressés du Manitoba, de l'Ontario et autres?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Lundi, à 11 heures 30?

L'hon. M. BUREAU: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Lundi à 11 heures 30 est la date fixée par le Gouvernement pour une audience de ceux des intéressés qui désirent faire des représentations contre cette loi. Ni la section américaine ni la section canadienne de la Commission Internationale n'ont, que nous sachions, d'objection à cette loi.

LE CRÉDIT À LA ROUMANIE

M. JOSEPH ARCHAMBAULT (Chambly-Verchères): Je voudrais attirer l'attention du Gouvernement sur un article publié par la *Montreal Gazette* au sujet des obligations de la Roumanie. L'article dit:

Les obligations de la Roumanie ne paient aucun dividende. Les chances de toucher bientôt des intérêts sont très minimes. Le Canada a peu de perspective de toucher les intérêts sur les obligations qui représentent les 25 millions de dollars prêtés il y a deux ans au gouvernement de la Roumanie comme avance de commerce.

L'article dit plus loin:

Le gouvernement de la Roumanie déclare aujourd'hui qu'il est incapable de racheter ces obligations, et propose leur renouvellement pour une autre année, offrant de payer l'intérêt au taux de 8½ pour 100 au lieu du taux primitif de 5 pour 100.

Le Gouvernement est-il au courant de ces faits, et a-t-il reçu quelque proposition au sujet du règlement de ces obligations et des intérêts?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): Si je me souviens bien, la chose est déjà venue devant la Chambre sous forme de question formelle à laquelle il a été répondu. La question n'est pas nouvelle. L'intérêt n'a pas été payé. La Roumanie suggère simplement que nous consentions à ajourner notre créance pour les intérêts, de sorte que ceux-ci ne soient pas en souffrance.

M. ARCHAMBAULT: Le Gouvernement est-il arrivé à une décision?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le Gouvernement s'efforce de percevoir sa créance.

RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA RUSSIE

M. VIEN: Les journaux de ce matin publient une information sur la reprise du commerce entre la Grande-Bretagne et la Russie. Le Gouvernement canadien a-t-il l'intention de reprendre aussi des relations commerciales avec la Russie; et s'il en est ainsi, le ministre du Commerce (sir George Foster) va-t-il donner instruction à ses agents de s'enquérir des débouchés que la Russie peut offrir au commerce canadien, ou laissera-t-il aux particuliers le soin de découvrir eux-même ces débouchés? Je ferai remarquer au très honorable ministre que, vu les difficultés actuelles des communications avec la Russie, il pourrait être préférable de confier ce soin aux agents du ministère.

Le très hon. sir GEORGES E. FOSTER (ministre du Commerce): Si mon honorable ami veut bien se reporter aux Débats d'hier, il trouvera ma réponse à une question presque identique à la sienne.

M. McKENZIE: Le ministre des Finances me dirait-il s'il existe maintenant une monnaie nationale en Russie?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est là, je le crois, une question qui demande un avis régulier.

INTERDICTION DU BÉTAIL CANADIEN

M. JACOBS: Je vois par les journaux que M. Lloyd George a déclaré qu'une commission va s'enquérir bientôt de la question de l'interdiction du bétail canadien. Le Gouvernement a-t-il été officiellement informé de la chose, et dans l'affirmative, a-t-il l'intention de se faire représenter dans ou devant cette commission?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): le haut commissaire a annoncé au Gouvernement que le premier ministre britannique a promis une commission. Les conditions dans lesquelles elle sera établie n'ont pas encore été communiquées au Gouvernement. Ce que nous ferons dépendra de ces conditions; mais indubitablement le Gouvernement verra à ce que les prétentions du Canada soient dûment portées à la connaissance de cette commission.

LA PROCHAINE CONFERENCE IMPERIALE

L'hon. CHARLES MURPHY (Russell): Le premier ministre a-t-il eu une dépêche à l'effet que le premier ministre d'Australie se propose de mettre le parlement de cette colonie au courant des questions qui seront étudiées à la prochaine conférence de Londres, et de fournir à ce parlement l'occasion de les débattre? Mon très honorable ami a-t-il l'intention de renseigner aussi le Parlement canadien à ces égards et de le mettre à même de discuter ces questions?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je n'ai pas observé la communication du premier ministre australien comme celle que mentionne l'honorable député, mais j'avais moi-même fait des demarches dans cette affaire et cela, un peu plus tôt qu'il ne l'a fait. J'ai déjà indiqué à la Chambre, dans leurs grandes lignes les sujets qui seront probablement discutés. Le programme formel ne nous est pas encore parvenu, mais les trois points principaux dont on a parlé comme devant être étudiés, ont été indiqués dans une réponse faite, il y a environ trois semaines, à

l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault), et d'après laquelle s'il apparaissait qu'un groupe assez considérable de députés désirait qu'on fournit à la Chambre l'occasion de débattre ces sujets, le Gouvernement la leur fournirait. Depuis lors, en toute circonstance où des questions de cette sorte auraient pu se soulever, il aurait été loisible à la Chambre de les débattre. Si le Gouvernement recevait d'autres communications à l'effet qu'on délibérera d'autres sujets, je croirai qu'il m'incombe de saisir la Chambre de ces questions, ou de ce qu'elles comportent.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. le PRESIDENT: Crédit n° 4—Justice—traitements, dépense imprévues.

M. BUREAU: Il faut le consentement de la Chambre, avant qu'on appelle ce crédit, vu que les prévisions budgétaires du département intéressé n'ont pas encore été délibérés.

Le très hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Nous avons compris—et bien compris j'espère—qu'il nous serait permis de nous occuper des crédits du département de la Justice. Puis-je faire observer à l'honorable député que je n'ai pas insisté absolument sur mes droits, l'autre soir, et que peut-être un service en appelle-t-il un autre?

M. BUREAU: Je prétends qu'un ministr qui veut faire délibérer un budget semblable à celui-ci, devrait, avant de procéder, demander l'assentiment de la Chambre.

Le très hon. M. DOHERTY: Je concède volontiers cela. Si je me suis mépris, je le regrette, mais je croyais que la Chambre comprenait que je procéderais.

L'hon. M. FIELDING: On a annoncé, en termes précis, hier soir, que la Chambre s'occuperait des crédits du département de l'Agriculture.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Et ceux de la Justice.

L'hon. M. FIELDING: Le premier ministre a dit qu'on pourrait étudier les crédits d'aucun autre département.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai dit "de le Justice également".

M. LAPOINTE: Il faut que les membres de la Chambre consentent à cela. L'annonce faites par mon très honorable ami ne suffit pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je souscris volontiers à cela, mais qu'on me permette de lire ce que j'ai dit hier soir:

L'hon. M. FIELDING: Quel est le programme pour demain?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: La motion à l'effet que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. M. FIELDING: Pour délibérer les mêmes crédits?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Pour délibérer les mêmes crédits ainsi que ceux du département de la Justice et tous les autres que nous pouvons avoir le droit d'étudier.

M. BUREAU: Cela est plutôt vague.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je ne pense pas qu'il s'en trouve d'autres que nous avons le droit d'étudier; on ne pourrait donc pas s'en occuper, sans obtenir le consentement de la Chambre à cette effet. Si nous demandons cet assentiment, ce sera pour délibérer les crédits du département du Commerce. Si l'on en finit avec toutes ces prévisions budgétaires, nous étudierons les mesures ministérielles inscrites au Feuilleton.

On a donc mentionné, en termes précis, le département de la Justice. L'entente voulait, d'après ce que mon très honorable ami m'a dit, qu'il lui fût permis de procéder, vu qu'il n'avait pas insisté sur son droit de presser l'étude du budget de son département, mardi soir, je crois, lorsqu'il fut appelé.

M. BUREAU: Mon but n'est pas de faire des embarras, mais d'affirmer un droit. Je ne crois pas que le Président doive appeler ce crédit, avant qu'on fasse une motion demandant formellement l'assentiment unanime de la Chambre. Il n'y a pas d'objection à donner ce consentement unanime, mais le hansard doit mentionner que c'est bien la procédure à suivre, en pareil cas.

Le très hon. M. DOHERTY: Je reconnais volontiers que je n'ai pas le droit de procéder, avant d'avoir obtenu l'assentiment de la Chambre et je demande par l'intermédiaire du Président si la Chambre est prête ou non à consentir à ce que je procède avec les crédits que j'ai mentionnés.

M. le PRESIDENT: Il va sans dire—et le ministre de la Justice (M. Doherty) le reconnaît—que l'objection soulevée par l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) est valide.

Comme le budget de la Justice n'a pas encore été discuté et que c'est aujourd'hui vendredi, il faut que le comité donne son consentement unanime pour pouvoir l'examiner. Est-ce que le comité est disposé à donner son consentement?

M. BUREAU: C'est adopté.

M. CAHILL: Si l'opposition d'un seul député suffit pour empêcher la discussion de ces demandes de crédits maintenant, je m'y oppose.

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami veut-il nous dire la raison pour laquelle on ne continue pas la discussion du budget de l'Agriculture? Nous en étions rendus à une phase très intéressante du débat et nous ne voudrions pas perdre le fil de nos idées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a aucune objection à ce qu'on continue d'abord l'examen du budget de l'Agriculture; mais j'ai cru comprendre de la bouche du ministre de l'Agriculture, hier soir, qu'il ne restait que quatre articles. Nous avons donc pensé que nous gagnerions du temps en examinant d'abord le budget de la Justice et ensuite les quatre crédits de l'Agriculture qui restent. L'honorable député de Queen-et-Shelburne qui a une longue expérience sera certainement d'accord avec moi sur ce point.

Je ne parlerai pas du droit qu'aurait eu le Gouvernement d'aborder les crédits de la Justice l'autre soir, d'autant plus qu'il avait promis de donner toute la latitude voulue pour examiner ces crédits un autre jour. C'est ce qui a été fait; aussi je ne pense pas qu'il soit juste de faire une objection maintenant. Mais puisque objection il y a, nous allons continuer la discussion du budget de l'Agriculture.

Département de l'Agriculture, publicité, 34,500.

M. LEGER: Le ministre veut-il nous expliquer ce que sont ces publications?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture): Notre service de publicité qui était situé au n° 66 de la rue Queen est transféré à l'édifice Robinson qui se trouve dans la même rue. Nous publions ce qu'on appelle *la Gazette agricole*, qui paraît environ six fois par année et qui contient toutes les informations les plus récentes concernant l'agriculture. Cette publication est adressée aux départements d'agriculture des différentes provinces, aux maison d'éducation, aux sociétés agricoles et aux membres du Parlement. Le service de publicité comprend aussi un bureau de distribution qui est chargé de distribuer les rapports et les bulletins du département. Depuis cinq ans, il a distribué environ 13 millions de bulletins, dont 1,150,000 au cours des sept premiers mois du présent exercice. Le service prépare également les avis pour les journaux.

[M. le Président.]

M. LEGER: Ces publications doivent-elles être distribuées aux sociétés agricoles des différentes provinces? Si on ne l'a pas fait déjà, je crois que ce serait une bonne idée, car malgré que ces sociétés reçoivent des conseils d'autres sources, les avis venant directement du ministère de l'Agriculture au moyen de ces rapports, rendraient de grands services aux cultivateurs.

L'hon. M. TOLMIE: Mon honorable ami fait-il allusion à la *Gazette agricole*?

M. LEGER: Oui, et aux autres publications du service.

L'hon. M. TOLMIE: Nous avons pris pour habitude de distribuer les publications à tous ceux qui les demandent. Nous nous sommes aperçus qu'en en faisant une distribution générale, les publications tombaient souvent entre les mains de gens qui ne s'y intéressent pas, qui ne les lisent pas et qui, par conséquent, n'en tirent aucun avantage. Mais lorsque quelqu'un se donne la peine de nous écrire pour nous demander une certaine publication, nous supposons qu'il s'intéresse au travail en question et nous la lui envoyons, sachant qu'elle lui sera utile. Nous n'adressons nos publications qu'à ceux qui en font la demande, et à ceux-là nous les envoyons volontiers.

M. LEGER: Je suggère que les publications soient adressées soit aux gouvernements des différentes provinces ou encore aux secrétaires des sociétés agricoles de chaque province. Nous avons huit ou dix de ces sociétés dans le Nouveau-Brunswick. Ce serait une excellente manière d'instruire directement les cultivateurs et l'on obtiendrait de très bons résultats.

M. CLARK (Red-Deer): Le ministre est-il d'avis que la nation retire tous les profits voulus de la dépense encourue par la publication de la *Gazette Agricole* et des différentes autres circulaires? La dépense n'est pas énorme et je n'ai pas besoin de dire à mon honorable ami que je n'ai point l'intention de m'y opposer, mais nous sentons tous le besoin de faire des économies et il faut bien commencer quelque part. Ce qui me frappe le plus dans les affaires administratives, c'est l'avalanche de publications dont on couvre les députés et, je suppose, aussi les sénateurs.

Ce serait de ma part une erreur que de juger l'activité de mes collègues par la mienne propre et je me contente de dire que je n'ai pas les loisirs de lire autant de

documents qu'on m'en envoie non seulement de ce ministère, mais de plusieurs autres services du Gouvernement. Si j'en agissais ici, il ne me resterait pas le temps de lire les Ecritures, ce qui serait grave tant pour moi-même que pour les autres honorables députés. Je vois sourire mon honorable ami (M. McKenzie), mais il n'y a pas de quoi sourire, je l'affirme. Le ministre est-il bien certain que ces publications nous valent quelque chose? Treize millions de feuilles constituent une production colossale. Je ne crois pas que toutes les récoltes cultivées sous les soins du ministre de l'Agriculture, rapportent quelque chose qui se compare à celle-ci. Mais je crois, au contraire, que si cette récolte sert aux semailles il y a plus de grains qui pourrissent dans la terre que dans toute autre récolte cultivée sous la direction de mon aimable et habile ami.

M. McKENZIE: Le ministre me permettra sans doute une question avant qu'il réponde à mon honorable ami. Existe-t-il un moyen systématique de distribuer les livres bleus imprimés par le département? D'après ce que j'en sais les renseignements contenus dans certaines de ces publications ont de la valeur et si nous dépensons de quoi les imprimer cependant que l'envoi postal est gratuit, je crois qu'il est malheureux de voir que les cultivateurs ne les reçoivent pas. Je suis certain que cela leur ferait du bien. L'honorable député de Red Deer (M. Clark) dit qu'il passe son temps à lire les Ecritures, mais s'il ne tire pas plus de profit de la lecture des livres bleus qu'il n'en trouve en parcourant les saints évangiles, je serais d'avis que nous cessions la publication de ces livres. Mais, c'est là une autre question. Quand les sommes consacrées à ce travail ont été dépensées et que les livres sont imprimés, il est malheureux de voir que, tous les ans, on les jette au rebut. Il est évident qu'ils doivent être mis de côté si on ne les envoie pas aux cultivateurs, tandis qu'un peu de travail supplémentaire les mettrait en circulation afin que le peuple en général et les cultivateurs en particulier obtiennent l'avantage des renseignements ainsi publiés. Qu'on me permette d'insister auprès du ministre pour qu'il donne la plus grande circulation possible aux publications préparées par son ministère.

L'hon. M. TOLMIE: Tout d'abord, afin de renseigner le député de Red-Deer (M. Clark) je crois que la distribution de ces bulletins produit d'excellents résultats. Nous ne les envoyons qu'à ceux qui nous font parvenir leurs noms avec demande d'être mis sur nos listes d'expédition. Ceux qui désirent recevoir ces publications font un choix des bulletins traitant des travaux qui les intéressent et le simple fait qu'ils prennent la peine d'écrire au ministère pour demander l'envoi de ces publications prouve abondamment qu'ils sont intéressés et désirent beaucoup les renseignements. En ma qualité de cultivateur pratique et d'éleveur, j'ai trouvé beaucoup d'avantages, non seulement à nos bulletins canadiens, mais aussi à ceux des Etats-Unis. Pendant un grand nombre d'année, j'ai fait conserver mon nom sur la liste d'expédition de Washington pour recevoir les bulletins de l'agriculture et je puis affirmer au comité qu'en diverses circonstances les renseignements publiés par un seul bulletin pouvaient, s'ils étaient observés, assurer le succès; tandis que l'ignorance des instructions données pouvait aussi bien signifier le complet échec. Je désire être parfaitement clair et expliquer que nous surveillons attentivement la situation afin d'éviter tout gaspillage et le système de n'envoyer des publications qu'à ceux qui les demandent a été aussi économique qu'aucun système pourrait l'être.

M. DECHENE: Combien la *Gazette agricole* coûte-t-elle par année?

L'hon. M. TOLMIE: Cette année, les dépenses se sont élevées à $18,000.

M. STEIN: Le ministre voudrait-il avoir la bonté de voir à ce que ses publications soient répandues dans le comté de Kamouraska? J'ai eu l'autre jour l'occasion d'effleurer cette question. J'ai été informé il y a quelques jours par un professeur dont j'ai transmis la lettre à l'imprimeur du roi, que le collège agricole de Sainte-Anne-de-la-Pocatière ne recevait pas tous les bulletins publiés par le département. La même plainte s'applique au collège classique de cet endroit. La majeure partie de cette institution a été détruite l'hiver dernier par un incendie, et la bibliothèque contenant plus de 35,000 volumes est complètement disparue. Je désirerais que le ministre prenne note des ces faits et voie à ce que ces institutions reçoivent tous les bulletins. Je pourrais ajouter que l'école ménagère située à Saint-Pascal a aussi besoin des publications qui se rapportent à ses travaux. Je suis certain que le ministre comprend les besoins de ces écoles. Comme je le disais l'autre jour, son sous-ministre visite souvent le comté de Kamouraska, il connaît son importance et je suis sûr qu'il sera de mon avis pour dire que les demandes for-

mulées par ces collèges pour l'envoi des publications sont parfaitement raisonnables.

L'hon. M. TOLMIE: Ces deux institutions sont maintenant sur la liste des expéditions par la poste, mais si elles ne reçoivent pas un nombre suffisant d'exemplaires d'une publication quelconque ou, comme le déclare l'honorable député, si elles ne reçoivent pas du tout de publication, j'aurai le plaisir d'examiner la question et je verrai à ce que le service leur soit fait régulièrement.

M. STEIN: Le ministre oublie évidemment la troisième institution. Dois-je lui rappeler l'école pour les filles à Saint-Pascal?

M. SUTHERLAND: J'ai vu dans les journaux que le département avait décidé de discontinuer la publication de la *Gazette* parce que les revues agricoles sont tellement répandues dans tout le pays que cette publication particulière n'est pas très nécessaire. J'ai sous les yeux une autre brochure publiée par le département et qui a été distribuée gratuitement dans l'ouest d'Ontario, dans tous les endroits publics, comme les banques, les bureaux de poste où il y en a une assez belle pile entassée sur les bureaux pour que le public puisse les prendre. Sur la couverture de cette publication se trouve une carte indiquant l'emplacement des différentes fermes et la note suivante accompagne le dessin:

Remarquez dans la carte ci-dessus l'emplacement des fermes et des stations expérimentales. Le surintendant de la ferme ou de la station expérimentale la plus rapprochée de vous, vous donnera avec plaisir tous les renseignements qu'il possède. Pourquoi ne pas entrer en communication avec lui?

Il est assez malheureux, comme on peut s'en rendre compte en examinant cette carte, que les fermes expérimentales sont presque toutes dans l'est ou dans l'ouest du Canada. Il est vrai qu'à environ cinq cents milles d'ici il y a une petite ferme pour le tabac dans le comté d'Essex, je crois, ou de Kent. Mais une grande partie de la population de l'ouest d'Ontario ne s'intéresse pas beaucoup à la culture du tabac. Si on n'a pas l'intention d'établir des fermes expérimentales dans l'ouest d'Ontario, je demanderai qu'on distribue cette circulaire où elle sera plus appropriée parce que c'est une perte absolue d'argent de publier cette brochure et de la laisser dans des endroits publics de la région en vue de sa distribution quand il n'y a pas une personne sur mille dans l'ouest de l'Ontario qui s'intéresse beaucoup à la culture du tabac et que c'est la seule ferme avec laquelle on puisse communiquer. Mais il y a plus, dans le passé on a fait une énorme distribution de cette brochure en Angleterre où elle était à la disposition du public dans les bureaux d'émigration et je tiens à faire remarquer qu'elle donne une très fausse impression de ce pays au futur émigrant. Il examine cette carte et voit l'emplacement de ces fermes en constatant qu'on peut à peine reconnaître la province d'Ontario. A l'ouest des Grands lacs vous remarquerez que la carte de la circulaire est tachetée de fermes et de stations expérimentales qui se trouvent au nombre de trente et une, tandis que dans l'ouest de l'Ontario, il y a une petite ferme dans la forêt, loin dans le nord, sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique et une petite station pour la culture du tabac à Harrow. Si le ministre veut faire des économies, je lui conseille de ne plus envoyer de ces publications dans l'ouest de l'Ontario jusqu'à ce qu'on ait introduit des changements radicaux dans le système des fermes expérimentales.

M. DECHENE: J'ai souvent lu des articles très intéressants dans la *Gazette*. Ils ne sont pas écrits habituellement par des fonctionnaires du département et je me demande si l'on paye pour ces contributions.

L'hon. M. TOLMIE: Ce sont des contributions gratuites.

(Le crédit est adopté.)

M. le PRESIDENT: Je renouvelle maintenant la demande présentée par le ministre de la Justice pour obtenir le consentement unanime du comité en vue de l'examen du budget du département de la Justice. Le comité donne-t-il son consentement unanime?

Quelques DEPUTES: Adopté.

Justice: Traitements $190,832.50; dépenses casuelles, $25,000.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je remarque un grand nombre d'augmentations. Je présume que ce sont des augmentations règlementaires qui se font d'année en année.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Elle comprennent aussi celles qui résultent de la récente classification.

M. PROULX: Qui est l'adjoint du sous-ministre?

L'hon. M. DOHERTY: M. Edwards.

M. PROULX: Quel est le légiste consultant senior?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne peux pas le dire pour le moment. Mais le comptable du département sera ici dans une minute ou deux et je pourrai donner ce renseignemnet à l'honorable député. Je dois dire que ce classement de senior provient de la classification de la commission du service civil qui a divisé les conseillers en légistes consultants junior et en légistes consultants senior et en fixant leurs salaires d'après leurs positions.

M. GOULD: Je remarque que le sous-ministre de la Justice touche un traitement annuel de $10,000 tandis que le sous-ministre de l'Agriculture ne reçoit que $5,500 par année et le sous-ministre dans les autres départements $6,000. Le ministre est-il d'avis que cette différence dans les émoluments est bien juste?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne suis pas en mesure de décider quel traitement devrait recevoir le sous-ministre de l'Agriculture ou de n'importe quel autre département en justice et en équité. Cependant, en 1913 ou en 1914, le Parlement a fixé à $10,000 les émoluments du sous-ministre de la Justice, et c'est là le traitement qu'il touche depuis cette époque. J'ai l'intime conviction, toutefois, qu'il serait impossible de nous assurer les services d'un avocat aussi éminemment compétent que le présent titulaire à un traitement moindre que celui qu'il touche à l'heure qu'il est.

M. LAPOINTE: Je constate que huit avocats sont au service du ministère de la Justice à titre de conseil—trois jurisconsultes *senior*, deux jurisconsultes et trois jurisconsultes *junior*. Est-ce qu'aucun de ces huit avocats est assigné à des fonctions particulières; a-t-il la surveillance d'une partie du département juridique ou sont-ils tous sur le même pied et occupés dans la même division?

Le très hon. M. DOHERTY: Tous les huit travaillent sous la direction du sous-ministre et s'occupent des affaires qui leur sont assignées. J'ajouterai que nous avons deux avocats qui sont particulièrement versés dans les lois de la province de Québec, de sorte qu'ils consacrent un bonne partie sinon tout leur temps aux questions qui intéressent la province de Québec. Je suis maintenant en mesure de fournir à mon honorable ami (M. Proulx) le renseignement qu'il a demandé l'autre jour: les jurisconsultes *senior* sont MM. Renaud, Chisholm et Bill.

Un DEPUTE: Bill qui?

Le très hon. M. DOHERTY: Ce n'est pas une familiarité déplacée; c'est le nom de l'avocat.

M. PROULX: Le département a encore à son service deux autres jurisconsultes et trois jurisconsultes *junior*. Ces désignations sont nouvelles; je ne les ai jamais vues dans les crédits avant aujourd'hui.

M. COPP: Est-ce l'œuvre de la société Griffenhagen?

M. PROULX: Combien d'avocats ont été nommés à des emplois dans le département de la Justice depuis 1911?

Le très hon. M. DOHERTY: Les nouvelles désignations auxquelles l'honorable député fait allusion sont le résultat du classement qui a été appliqué aux fonctionnaires en charge. Je ne crois pas que nous ayons nommé, cette année, un seul conseil de plus qu'autrefois; de fait, les crédits font voir que j'ai raison de faire cette affirmation.

L'honorable député le sait, les fonctionnaires de la Justice ont été classés comme ceux de tous les autres départements. Voilà pourquoi les avocats au service du ministère ont été classés en jurisconsultes *senior*, et jurisconsultes *junior*.

M. PROULX: Ces avocats sont-ils nommés par le Commission du Service Civil et leurs traitements sont-ils fixés par les commissaires?

Le très hon. M. DOHERTY: Les traitements ont été fixés par la Commission du Service civil. Ces avocats étaient au service du département avant la mise en vigueur du présent régime. Si mon honorable ami se donne la peine de consulter les crédits, il se rendra compte qu'il n'y a pas eu de nouvelles nominations depuis cette date.

M. LAPOINTE: Le ministre est-il en mesure de dire par quel fonctionnaire de la Justice sont nommés les avocats qui représentent le département devant les différents tribunaux dans les divers districts judiciaires?

Le très hon. M. DOHERTY: Règle générale, je crois que les avocats sont choisis en raison du la nature des différentes causes. Le département n'a pas adopté la coutume de nommer un avocat qui s'occupe de la conduite de toutes les causes dans son district judiciaire. Cela arrive dans certains cas; cependant, si j'ai bien compris la coutume suivie, les avocats sont plutôt choisis selon la nature particulière des causes et des af-

faires à régler. Le choix est fait d'habitude par le sous-ministre adjoint, après consultation avec le sous-ministre et parfois avec le ministre lui-même.

M. LAPOINTE: Voici pour quelle raison il pose cette question: Je plaide assez souvent devant les tribunaux et j'ai connaissance que le département de la Justice se fait représenter dans nombre de causes. Or, il ne m'a pas été donné une seule fois en ces dernières années de voir le département représenté par un avocat libéral. Or, à cette heure où l'on assure que le favoritisme politique n'existe plus, je tiendrais à connaître le nom du fonctionnaire, qui est si bien au fait des principes politiques des membres du barreau, qu'il choisit toujours les quelques avocats conservateurs exerçant leur profession à Québec, pour ne citer qu'un exemple, chaque fois que le département est intéressé à se faire représenter dans une cause?

Le très hon. M. DOHERTY: Je m'informerai du nom du fonctionnaire qui a un aussi bon nez que cela.

M. LAPOINTE: C'est une question d'intuition.

M. ARCHAMBAULT: Ce doit être de l'instinct.

M. BUREAU: On me dit que dans chaque département se trouve un homme de loi. Est-ce que ces fonctionnaires soulagent le ministère de la Justice d'une partie de sa besogne, ou ce dernier fait-il un examen de toutes les questions qui lui sont soumises même après que ces légistes se sont prononcés?

Le très hon. M. DOHERTY: Tout passe par les mains du ministère de la Justice, comme veut la loi. Dans le cas d'affaires litigieuses ou de questions importantes, elles sont soumises au ministère de la Justice. Je crois savoir que ces hommes de loi (law clerks), improprement désignés à mon sens, sont là pour vaquer aux affaires de pure routine, qu'il faut traiter au jour le jour.

M. PROULX: Lorsque la couronne est est représentée devant les tribunaux par des fonctionnaires du ministère de la Justice—le sous-ministre ou autre avocat—et que les frais de la cause sont adjugés à la couronne, à qui vont ces frais? au ministère ou au conseil?

Le très hon. M. DOHERTY: C'est à la couronne qu'ils sont payés, quand il le sont.

[Le très hon. M. Doherty.]

M. McMASTER: Il me semble que si un avocat réussit dans une affaire où il représente la couronne, ce doit être pour lui un encouragement à faire aussi bien ou même mieux la fois suivante.

M. COPP: Un avocat fait toujours de son mieux.

Le très hon. M. DOHERTY: C'est là un raisonnement d'application générale; mais nous avons la bonne fortune d'avoir des avocats qui font si bien qu'ils n'ont pas besoin d'être encouragés à faire mieux.

M. LAFORTUNE: La vacance survenue par suite de la retraite du préfet de Saint-Vincent-de-Paul a-t-elle été remplie, et si elle l'a été, par qui?

Le très hon. M. DOHERTY: C'est là une affaire à débattre lors d'un examen de l'article de dépense relatif aux pénitenciers et nous y viendrons dans une minute ou deux. En attendant toutefois, je veux bien donner le renseignement que l'on me demande. Le préfet de Saint-Vincent-de-Paul s'est retiré, et la question de lui trouver un successeur fait l'objet des soins de la commission du service civil.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je vois à la page 75 du Budget qu'un commis légiste sténographe touche des appointements de $2,100, tandis que pas un autre ne touche plus de $1,200. Je vois aussi que le sténographe senior de commis-légiste le plus hautement rétribué touche $1,740. Comment se fait-il que, sans être apparemment un senior, un commis touche beaucoup plus que le sténographe senior de commis-légiste lui-même.

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois que l'explication de cette différence se trouve dans le fait que cet employé appartient au régime sous lequel les sténographes de commis-légistes recevaient une augmentation annuelle, et c'est simplement par suite du nombre des années de service de ce sténographe que ce résultat s'est produit.

M. THOMSON (Qu'Appelle): A-t-il les mêmes fonctions que ceux qui ne touchent que les deux tiers de son traitement?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne sache pas que l'on puisse dire de ces fonctions qu'elles sont beaucoup plus onéreuses. Ce n'en est pas moins la loi, et cette dame—je suis sûr que cette circonstance désarmera l'adversaire—cette dame, dis-je, est graduellement parvenue à ce haut chiffre d'appointements à cause du nombre d'années additionnelles qu'elle a

passées dans le service, et je suppose qu'au point de vue d'une femme, cela vaut beaucoup que d'avoir à admettre l'acquisition d'années additionnelles. Quoi qu'il en soit, je dois dire que l'employée en question est à la veille de prendre sa retraite, et que l'anomalie disparaîtra.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je ne suppose point que, de même que les lois des Mèdes ou des Perses, ce système ne saurait être changé. Cela me semble bien peu correct.

Le très hon. M. DOHERTY: Ce qui ne serait pas correct, ce serait de priver une femme d'un droit qu'elle a acquis en vertu d'un régime sous lequel elle a été nommée. Au reste, la dame en question se retirera bientôt.

M. MICHAUD: Quelle est la besogne d'un messager de confiance?

M. ARCHAMBAULT: C'est lui qui fait mousser les intérêts du parti.

Le très hon. M. DOHERTY: Non, l'emploi n'a absolument aucun caractère politique. C'est le messager personnel du ministre, et il est manifeste qu'à part les affaires politiques il y a bien des choses à l'égard desquelles le ministre a besoin d'un messager en qui il puisse avoir implicitement confiance.

M. PROULX: Je vois dans les crédits un article de dépense intitulé: "Allocations à des secrétaires particuliers". Le ministre a-t-il deux secrétaires particuliers?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui; et je suis heureux qu'ils soient tous deux bilingues. L'anglais est la langue naturelle de l'un, et l'autre est d'origine canadienne-française. La correspondance française est considérable dans notre département, et je ne crois pas que nous pourrions en disposer avec moins d'aide.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre ne croit-il pas que les autres départements devraient faire de même?

Le très hon. M. DOHERTY: Je cherche toujours à donner un bon exemple qui devrait être suivi.

M. COPP: Quel est le salaire de ces secrétaires particuliers?

Le très hon. M. DOHERTY: L'un à $3,360, et l'autre, $3,180.

M. COPP: Cela comprend-il une allocation de $600 à chacun?

Le très hon. M. DOHERTY: Non, c'est le salaire, moins l'allocation; les $600 sont partagés entre les deux secrétaires.

M. COPP: Il y a $1,200 d'indiqué ici pour allocations aux secrétaires particuliers.

Le très hon. M. DOHERTY: Les autres $600 sont pour le secrétaire particulier du solliciteur général.

M. COPP: Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi ces allocations sont données aux secrétaires particuliers en plus de leur traitement. Pourquoi ne pas les comprendre dans leur traitement.

Le très hon. M. DOHERTY: C'est la continuation d'une vieille pratique qui s'applique à tous les secrétaires particuliers.

M. COPP: Je le sais.

Le très hon. M. DOHERTY: Anciennement, un secrétaire particulier devenait, à sa nomination, commis dans le département, attaché à n'importe quelle division à laquelle il était assigné, et cette allocation lui était donnée en compensation, à ce que je crois, de l'obligation de se tenir à la disposition du ministre de bonne heure le matin et tard le soir quand le ministre en a besoin, au lieu de faire comme les autres et d'être au bureau simplement durant les heures réglementaires.

M. COPP: Plutôt tard que de bonne heure, peut-être.

Le très hon. M. DOHERTY: En certaines circonstances, plus souvent tard que de bonne heure. Il se peut que veiller tard soit plus fatiguant pour certaines personnes. Je comprends en tout cas que c'est la raison qui a motivé cette allocation spéciale. Quant à ceux à qui elle s'applique encore, ce sont des personnes qui étaient dans cette position lorsque cela à été reglé, et la leur enlever équivaudrait à réduire leur salaire.

M. COPP: Je n'ai aucun désir de proposer qu'on la leur enlève. Je voulais simplement avoir une explication, parce que je retrouve la même chose ici et là dans le budget, et je ne comprenais pas pourquoi leur traitement provenait de deux sources.

M. LAFORTUNE: Quel est le nom de l'acheteur du département?

Le très hon. M. DOHERTY: M. Dillon.

M. PROULX: Ce monsieur est-il encore dans le commerce de la pharmacie?

Le très hon. M. DOHERTY: Pas que je sache.

M. PROULX: N'est-il pas de règle que l'acheteur d'un département doit s'abstenir de toutes affaires extérieures et donner tout son temps et son attention au travail du département?

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois savoir qu'il y a une règle de cette nature, d'application générale à tous les membres du personnel et non pas seulement aux acheteurs.

M. PROULX: Le ministre peut-il dire que M. Dillon n'est pas engagé dans le commerce des drogues?

Le très hon. M. DOHERTY: J'ignore s'il est engagé dans ce commerce. Il y a un établissement qui, autant que je sais, est administré et dirigé par d'autres; j'ignore s'il est ou non intéressé dans cette société; je puis m'en assurer si l'honorable membre a intérêt à le savoir. Je sais que M. Dillon a servi le département avec beaucoup d'activité et d'énergie; je ne me suis jamais aperçu qu'il manquait lorsqu'on en avait besoin.

M. McMASTER: Peu de temps avant l'ouverture de la session les membres du Parlement ont reçu une lettre circulaire d'un monsieur se donnant, si je ne me trompe, comme le chef d'une commission d'achats, constituée en opposition directe à la volonté du Parlement. La question fut discutée à la dernière session ainsi qu'à la session précédente et l'on tenta de former une commission d'achat, mais le projet échoua à cause de l'opposition qu'elle souleva des deux côtés de la Chambre.

Peu de temps avant l'ouverture de la session, un décret du conseil a créé une commission. Cela étant, pourquoi faut-il des acheteurs dans les différents ministères?

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député fait complètement erreur quand il donne à entendre qu'une commission d'achats a été nommée contrairement à la décision du parlement. Il se trompe entièrement, ainsi que l'honorable député qui hoche la tête, car ni l'un ni l'autre ne connaissent la nature de la commission qu'un décret du conseil a créée. Elle est tout autre que celle que la loi visait; celle-ci décrétait que la surveillance et la conduite des achats des différents ministères appartiendraient à la commission des achats de guerre. Même lorsque nous avions une commission des achats, munie de plus amples pouvoirs, aux termes de la loi des mesures de guerre, cette commission se concertait avec les acheteurs des ministères qui lui faisaient part de leurs opérations. Lors de l'établissement de la commission de direction et de contrôle dont parle l'honorable député, les mêmes rapports ont persisté entre elle et les acheteurs de ministères.

M. ARCHAMBAULT: Avant la création de la commission des achats pour l'armée, y avait-il un acheteur au ministère de la Justice?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui.

M. ARCHAMBAULT: Etait-ce le même?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui.

M. LAFORTUNE: Quel était le nom du messager confidentiel?

Le très hon. M. DOHERTY: M. Pearson, qui n'a pas pu nous servir durant la guerre parce qu'il était retenu dans les tranchées. Naturellement, nous lui avons conservé son emploi.

(L'item est adopté.)

Ministère de la Justice.—Dépenses diverses, $10,000; frais de subsistance du juge du district d'Atlin (C.-A.), $1,200; frais de bureau du préposé aux achats, $2,000.

M. REID (Mackenzie): Je voudrais savoir pourquoi un juge n'a pas été nommé dans le district judiciaire de Yorkton. Depuis le décès du juge Parker, survenu il y a quelque temps, ce district n'a pas eu de juge. On y a érigé un palais de justice au prix de 150,000 à 200,000 dollars. On m'apprend que le district judiciaire de Yorkton est, quant à la superficie, le deuxième de la Saskatchewan et que le barreau du district attend impatiemment la nomination d'un juge.

Le très hon. M. DOHERTY: Les autorités provinciales nous ont vaguement donné à entendre qu'elles songeaient à effectuer certains groupements qui pourraient avoir pour résultat de diminuer le nombre des juges qu'il faudrait nommer. Nous ne nous sommes donc pas empressés de remplir tous les postes vacants.

M. PROULX: Que comprend l'item "dépenses diverses"?

Le très hon. M. DOHERTY: Il comprend les frais d'administration de la justice dans les territoires du Nord-Ouest, tels que présentement constitués, et dans les territoires non organisés; les frais relatifs à l'extradiction et à l'arrestation des criminels qui se sont enfuis du Canada ou

d'autres parties de l'empire; les dépenses des commissions d'enquête; les implications et les traductions des dépositions nécessaires pour décider les recours en grâce; divers légers frais non prévus autrement. Nous demandons le crédit usuel. La dépense a été de 7,560 dollars, l'an dernier; de 8,361 dollars, en 1918-19; de 9,905 dollars et 34 cents, en 1917-18. Je ne pense pas qu'il soit possible de calculer plus juste.

M. PROULX: Pourquoi le juge du district d'Atlin (C.-A.) reçoit-il une allocation de subsistance?

Le très hon. M. DOHERTY: Elle a été décrétée lors de sa nomination. Il y a un an ou deux nous avons examiné si la situation justifiait le paiement de cette allocation, et nous nous sommes convaincus qu'il en était ainsi.

Il faut aussi dire que le juge a accepté le poste à cette condition-là. Toutefois, indépendamment de cela, le district est lointain, et je suis d'avis que la situation justifie entièrement l'allocation.

M. PROULX: La vie coûte-t-elle plus cher là-bas qu'ailleurs?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne suis pas en mesure de donner des précisions. Je le répète, nous avons examiné la question il y a deux ans et nous avons été convaincus qu'il valait mieux maintenir l'allocation. D'ailleurs, il faut aussi se demander si, des années après que le juge a accepté la nomination lorsqu'elle comportait l'allocation, il serait juste que nous les supprimions maintenant. On pourrait peut-être contester la légitimité d'une telle façon d'agir. Il n'a pas été accordé d'allocation de subsistance aux juges nommés subséquemment, et, sauf le Yukon, ou l'allocation est autorisée par la loi, c'est le seul cas où il en soit accordé.

M. LAPOINTE: Comme c'est maintenant le temps de faire des questions au sujet des juges, j'aimerais à avoir l'explication de ce qui m'apparaît comme une divergence d'opinion ou un malentendu à l'égard du nombre des juges du district judiciaire de Québec. L'année dernière, le nombre des juges de la Cour du banc du roi y était augmenté en vertu de la nouvelle loi concernant la réorganisation des tribunaux de cette province. Mon très honorable ami se rappelle sans doute que M. le juge Flynn, qui siégeait dans le district de Beauce a été promu à la Cour du banc du roi et que pendant plus d'un an, soit à venir jusqu'à la nomination toute récente d'un nouveau juge, M. d'Auteuil, je crois, il n'y a eu personne pour administrer la justice dans ce district-là. Voici ce qui arrive: il y a quelques temps, la mort ravissait M. le juge Cannon au district de Québec, et la vacance ainsi créée n'a pas été remplie. Le ministre se propose-t-il de donner un successeur au juge Cannon, ou est-il vrai que cette vacance ne doit pas être remplie? Il y a malentendu à ce propos.

Le très hon. M. DOHERTY: Pour le moment, nous ne nous proposons pas de remplir la vacance dont parle l'honorable député. Quant au retard qui s'est produit dans le district de Beauce, il faut l'attribuer à ce que l'on projette de modifier la loi provinciale de façon à ce que les juges ne soient plus assignés à tel ou tel district en particulier. A un moment donné, on pensait que cette modification s'accomplirait plus rapidement que l'événement ne l'a prouvé. La vacance survenue dans le district de Beauce, nous l'avons remplie lorsqu'il fut devenu évident qu'il se produirait du retard.

Il existe un malentendu au sujet de la nomination d'un juge additionnel dans le district de Québec. A l'époque où s'effectua dans la province le changement qui augmentait très sensiblement le nombre des juges de la cour d'appel et réduisait celui des juges de la cour supérieure, la loi provinciale était conçue de manière à prescrire la nomination d'un juge de plus. C'est chose dont je m'émus dans le temps, et je fis observer au procureur général de la province qu'on ne devait pas, à mon avis, profiter de la réorganisation des tribunaux de notre province, réorganisation qui grevait si lourdement le budget fédéral, pour accroître le nombre des juges, et que c'était plutôt le moment de s'efforcer de prévenir une telle augmentation. Je dois dire que le changement me paraissait d'autant plus justifiable qu'il me semble devoir tendre à la réduction du nombre de juges qu'il fallait. Je ne prétends pas qu'il y ait lieu de réduire le nombre des juges, mais la réorganisation devrait avoir pour effet d'écarter la nécessité d'en nommer de nouveaux.

A l'époque où nous fûmes appelés à examiner cette loi, je déclarai nettement qu'il ne devait pas, selon moi, y avoir d'augmentation du nombre des juges à ce moment-là, et lorsque j'invitai la Chambre a voter mon projet de loi, je visais pas à faire autoriser la nomination de juges additionels en même temps que les nombreuses augmentations de traitement. Il suffit, il est vrai, de jeter un coup d'œil sur la loi de l'année dernière pour se rendre

compte qu'elle autorise la nomination d'un juge de plus. Cela provient purement et simplement d'une erreur qui s'est produite comme suit: un article de l'ancienne loi assignait un certain nombre de juges au district de Montréal et un certain nombre à celui de Québec; il prescrivait en outre que lorsque le juge en chef résiderait dans l'autre district, le magistrat devant faire fonction de juge en chef serait choisi parmi les juges dont le nombre était fixé. En rédigeant la nouvelle loi, le traitement du juge puîné faisant fonction de juge en chef devint l'objet d'une disposition spéciale, puis on laissa subsister le nombre des juges puînés tel qu'il était avant cela, oubliant que l'un d'eux était déjà l'objet d'une disposition particulière; de sorte que lorsque je me reportai à la loi pour me persuader que nous n'avions point accru le nombre des juges, je constatai que, par suite de l'oubli que je viens de signaler, nous ne l'avions pas apparemment accru, du moins selon la lettre de la loi.

Nos amis de Québec devraient se rendre compte—et j'aime à croire que c'est ce qu'ils entendent faire—qu'il n'y a pas lieu, pour l'instant, d'insister sur l'augmentation du nombre des juges. Faisons plutôt l'essai du nouveau régime et voyons d'abord si, comme nous l'espérons tous il amènera les résultats que nous en attendons, c'est-à-dire s'il ne permettra pas que d'administration de la justice s'accomplisse avec l'aide d'un moindre nombre de magistrats. Il semble que le système de la centralisation doive avoir cet effet. Pour ces motifs, j'ai pensé que je devais m'abstenir pour le moment de nommer ce nouveau juge.

M. LAPOINTE: Il en résulte qu'il y a un juge de moins dans le district judiciaire de Québec, et les affaires judiciaires en souffrent d'autant. Il y a, à l'heure actuelle, un encombrement de causes, et tous les avocats, et, naturellement, les plaideurs, se plaignent de cet état de choses. S'il n'y a pas de changement, comme le laisse entendre mon très honorable ami et si tous les juges doivent demeurer à Québec pour y administrer la justice ainsi que dans le district qu'ils visiteraient, je me demande quel sera le remède?

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai reçu l'assurance du premier ministre de la province, qui nous a transmis un projet de loi à cette fin, qu'il se propose de faire adopter la mesure à cette session. Mais je ne veux pas lier les mains de l'honorable député, parce que quelque chose peut survenir. Et je ne puis faire la pluie et le beau temps à ce sujet.

De plus, si je ne me trompe, l'encombrement des tribunaux, en ce moment, est dû à la maladie de certains juges. L'honorable député constatera que ce n'est pas en augmentant le nombre des juges que l'on remédiera à cet état de choses momentané, parce que nous espérons que ces magistrats reviendront à la santé, ou que, s'ils ne se rétablissent pas, ils seront remplacés par d'autres. J'espère trouver assez de bonne volonté dans la province dans laquelle j'ai confiance et, en particulier, dans ce district, pour que nous essayions ce système et que nous voyions si nous pouvons nous dispenser d'augmenter le nombre des juges.

M. PROULX: Quelle est la limite du congé de maladie d'un juge qui ne peut remplir ses fonctions?

Le très hon. M. DOHERTY: La loi ne contient aucune disposition absolue. Naturellement, si un juge est trop malade pour se rendre au tribunal, peu importe qu'il obtienne un congé ou non, parce que s'il ne peut s'acquitter de ses devoirs, le travail ne sera pas fait par ce qu'on lui refuse un congé. L'an dernier—je rappelle le fait pour que les honorables députés y pensent—j'ai annoncé le dépôt d'un projet de modification de l'acte de l'Amérique britannique du Nord pour que, quand un juge aurait cessé d'être utile, sans qu'on puisse lui imputer un acte de prévarication, ses fonctions lui soient retirées. J'ai annoncé le dépôt d'un projet en ce sens, mais je n'ai pas été plus loin, parce que l'on m'a donné à entendre que mon projet recevrait une vive opposition, et que je ne voulais pas proposer une résolution tendant à modifier notre Constitution, à moins que les membres du Parlement ne s'entendissent à ce sujet. Je profite de cette occasion pour en parler de nouveau, et je serais heureux si les honorables députés voulaient y songer et revenir sur leur attitude. C'est avec plaisir que je présenterais ma résolution une seconde fois.

La disposition actuelle de l'acte de l'Amérique britannique du Nord offre une sérieuse difficulté. Un juge est nommé pour la vie, ou plutôt, tant qu'il se conduira bien. Je pense que c'est là une excellente disposition. Elle rend le juge absolument indépendant; il échappe à l'empire du Gouvernement et, en principe, c'est une bonne chose. Et même, si on l'accuse de mauvaise conduite, le seul moyen de le dépouil-

ler de sa dignité réside dans la décision des deux Chambres, et l'on comprendra que c'est un moyen très embarrassant, quand même il devrait s'appliquer à tous les cas. Le juge est nommé, comme je l'ai dit, pour tout le temps de sa bonne conduite. Eh! bien, on pourrait suggérer, et peut-être plus que suggérer, que simplement parce qu'un juge n'est plus en état, physiquement, de remplir son devoir, ce soit un cas de mauvaise conduite. Parlant pour moi, lorsqu'un juge ne peut plus s'acquitter de ses fonctions, on peut difficilement dire que ce soit de la bonne conduite s'il insiste à rester à son poste. Nous avons certains exemples de cette situation dans le pays et c'est à ce sujet que j'ai présenté ma motion l'an dernier.

M. PROULX: J'approuve la proposition du ministre. Je ne crois pas qu'il y ait de distinction à faire entre les juges de la cour suprême et ceux des cours de comtés touchant l'incapacité de remplir leurs fonctions. Si un juge d'une cour de comté ne peut s'acquitter de ses devoirs et refuse de demander sa retraite, le Gouvernement peut le forcer de se retirer. Je me demande pourquoi la même chose ne s'appliquerait pas aux juges des cours supérieures. Il y a des juges qui n'ont pas siégé depuis des mois et qui, peut-être, ne pourront pas siéger plus tard, mais ils ne demandent pas leur mise à la retraite parce que leur traitement est plus élevé que le serait leur pension. Cependant, les intérêts des plaideurs en souffrent et je crois que le Gouvernement devrait avoir le droit de forcer ces juges à demander leur retraite.

M. FORTIER: En ce qui touche la réorganisation dans la province de Québec, j'ai déjà attiré l'attention du ministre de la Justice sur le fonctionnement de la justice dans une partie de cette province et en particulier dans le district de Hull. Je ne crois pas que la réorganisation ait bien réussi, surtout dans cette région. En principe, la centralisation était bonne pour les grands centres. Cela leur donnait l'avantage d'avoir un plus grand nombre de juges, mais, dans les districts ruraux, surtout ceux qui sont éloignés, comme le district de Hull, le résultat a été de les priver des juges qui administraient la justice. Lors de la dernière session, j'ai appelé là-dessus l'attention du ministre. Depuis que la nouvelle loi est en vigueur, je ne me suis pas plaint au juge en chef à Montréal, mais notre district n'a pas eu l'avantage de voir siéger le nombre voulu de juges pour administrer la justice. Par la réorganisation, Montréal et Québec sont regardés comme les deux centres de la province, mais il y a deux autres centres assez importants: Trois-Rivières et Sherbrooke. Je crois que la ville de Hull aurait dû faire partie de cette dernière catégorie à cause de son importance. Au point de vue de la population, la ville est plus grande que Trois-Rivières ou Sherbrooke et pour cette raison, comme aussi à cause de l'éloignement de Montréal, je crois que Hull devrait être dans la seconde catégorie. J'ignore si c'est à cause du manque de juges ou si c'est parce que nous sommes trop éloignés de Montréal, mais le fait reste que nous n'avons pas eu de juge pour le dernier terme. Nous avions autrefois un juge resident et un second juge pour administrer la justice à Hull et nos termes duraient de vingt à vingt et un jours tous les mois. Pour la bonne expédition des affaires, il était nécessaire que deux juges administrent la justice, mais, depuis la mise en vigueur de la nouvelle loi, nous n'avons pas eu cinq jours d'audience par mois pour l'administration de la justice. Néanmoins, nous avons parfois l'avantage de recevoir un juge de Montréal et c'est une chose que nous apprécions. Je crois qu'il est de mon devoir d'appeler l'attention du ministre si c'est possible, au juge en chef de Montréal ou au procureur général de la province afin qu'on puisse désigner un nombre suffisant de juges pour l'administration de la justice et afin de modifier la réorganisation de manière à mettre la ville de Hull sur le même pied que Trois-Rivières et Sherbrooke, et à nous donner plus tard l'avantage d'avoir des juges résidents comme nous les avions autrefois.

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député comprend sans doute que je n'ai nullement pouvoir pour déterminer la subdivision des districts ni les villes où doivent se trouver les juges résidents. Ceci est entièrement du ressort de l'autorité provinciale. Quant à étudier la question avec le juge en chef ou le procureur général ou le premier ministre de la province, je serai très heureux de le faire si mon avis peut être de quelque utilité, mais l'honorable député comprend parfaitement bien que je n'ai pas qualité pour imposer mes opinions à aucun de ces messieurs dont les devoirs sont parfaitement définis. Cependant, si je suis consulté à ce sujet, je serai heureux d'appeler leur attention sur ce que vient de me dire l'honorable dé-

puté touchant la situation dans son district particulier.

(Le crédit est adopté.)

Cour d'échiquier, $8,333.34.

M. McKENZIE: Je comprends que deux juges siègent à cette cour et, si je m'en souviens bien, on avait établi, il y a deux ans, une disposition pour en nommer un troisième. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire bientôt cette nomination?

Le très hon. M. DOHERTY: La question n'est pas étudiée dans le moment, bien que je ne tienne pas à rien affirmer. Mon impression est qu'on a rappelé la disposition prévoyant la nomination d'un troisième juge. Je puis me tromper, mais c'était mon idée. Actuellement, il y a un président du tribunal et un juge. On ne nous a pas fait voir récemment qu'il existe un pressant besoin d'un troisième juge et, en conséquence, la question ne demandait pas une solution immédiate.

M. McKENZIE: Je me souviens très bien qu'on avait décidé la nomination d'un troisième et je n'ai jamais cru que cette disposition avait été rappelée.

Le très hon. M. DOHERTY: Je vais envoyer chercher la loi des juges adoptée à la dernière session. Je crois plutôt que cette loi ne pourvoyait qu'à la nomination d'un seul juge en sus du président de la cour.

M. VIEN: Pendant que le juge en chef de la cour d'échiquier s'occupe de l'arbitrage du Grand-Tronc, est-il suppléé par un juge ad hoc?

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'a pas été nommé de juge ad hoc. Aucune représentation ne nous a été faite à ce sujet, mais il y a une disposition de la loi qui autorise une telle nomination à la suite de représentation.

M. VIEN: Le Gouvernement se propose-t-il aussi de nommer prochainement un juge de la cour de vice-amirauté, dans le district de Québec? Je ferai observer que, l'année dernière, plusieurs causes étaient pendantes devant la cour d'échiquier, division de l'amirauté, dans le district de Québec et qu'il s'est produit beaucoup de retards dans l'audition de ces causes, parce que nous avons dû attendre qu'un juge de la cour d'amirauté du district de Montréal, qui est, en même temps, juge de la cour supérieure de ce district, descendît à Québec, chose que, à mon avis, on aurait pu éviter facilement, si suivant la pratique ancienne, un juge spécial était nommé. Depuis la mort de sir Basile Routhier, nul juge n'a été nommé pour le district de vice-amirauté de Québec. Le ministre a-t-il l'intention d'en nommer un dans un avenir rapproché?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne puis, en ce moment, me prononcer d'une manière définitive sur ce sujet. Dans le passé, nous avons nommé un juge de la cour supérieure ou, dans certains cas, un juge de la cour du banc du roi, pour remplir la fonction de juge suppléant de l'amirauté. Un tel juge était nommé pour Montréal et un autre pour Québec. Des personnes respectables ont laissé entendre—et il semble qu'on peut invoquer beaucoup de raisons à l'appui de cette idée—qu'il n'existe pas de motif spécial qui nous oblige de choisir tel ou tel juge pour remplir ces fonctions. On a dit qu'on pourrait expédier la besogne avec plus de célérité, si nous la tenions comme étant de la compétence de tous les juges de nos cours civiles, ce qui nous exempterait de nommer un juge spécial pour la cour de vice-amirauté. La cour de vice-amirauté doit exister, cela va sans dire. Je le répète, je ne suis pas prêt à rendre une décision finale sur ce sujet; mais la question a été considérée et il y aura lieu d'en arriver à une décision avant longtemps. Même si nous décidions de maintenir la pratique de nommer un juge distinct, il s'agirait de savoir s'il y a réellement assez de travail pour deux juges, dans la cour de vice-amirauté de la province de Québec. Quoi qu'il en soit, la question sera étudiée avec soin.

M. VIEN: Je conseillerais de nommer un juge de la cour de vice-amirauté, au lieu d'accorder juridiction à un certain nombre de juges. Les causes devant la cour de vice-amirauté, bien que nombreuses au cours d'une année, sont encore moins nombreuses que les causes ordinaires et la jurisprudence dans les causes de vice-amirauté diffère complètement de la jurisprudence civile ordinaire. Or, si l'on nommait un juge spécial, il serait mieux qualifié pour administrer la justice dans les causes de vice-amirauté, qu'un juge ordinaire d'une cour civile, peu importe le dévouement que le dernier apporterait à remplir sa fonction. Je crois que sous ce rapport, nous avons été, à Québec autant qu'à Montréal, bien favorisés, dans le passé, puisque nous avons eu des juges très au courant des précédents autant que de la jurispru-

dence, en général, dans les causes d'amirauté. Je me permets d'exprimer l'avis que, en vue de la bonne administration de la justice, il vaudrait mieux nommer un juge ayant spécialement juridiction dans ces causes. Cet homme connaîtrait plus à fond la jurisprudence et la loi dans ces questions qu'un juge qui ne se serait pas spécialisé dans cet ordre de questions.

Le très hon. M. DOHERTY: L'idée a certainement du bon.

M. PROULX: Le juge en chef de la cour d'échiquier a agi en qualité de membre de la commission d'arbitrage du Grand-Tronc. Durant quelques mois. Lui paie-t-on des appointements ou perçoit-il une taxe pour remplir la fonction d'arbitre?

Le très hon. M. DOHERTY: La loi contient une disposition réglant la rémunération que les deux parties intéressées à cet arbitrage particulier doivent payer. Je ne crois pas qu'on a fixé le chiffre de la rémunération.

M. STEIN: Je conseillerais au ministre de permettre aux juges des différents districts judiciaires de la province de Québec d'agir dans les causes de faillite. Dans le district judiciaire de Kamouraska, nous avons eu quelques cessions de biens en conformité de la nouvelle loi, et nous avons éprouvé beaucoup de difficultés et d'ennuis, pour la raison que nous n'avons pas de juge résident. Nous devons nous adresser aux juges de Montréal et je crois que le juge nommé pour les causes de faillite, à Montréal, trouvera assez de besogne pour s'occuper dans ce district. On devrait nommer tous les juges de district juges dans les causes de faillite.

M. JACOBS: Je ne suis pas de cet avis.

M. STEIN: Vous voulez qu'ils soient tous à Montréal.

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai bien fait de ne rien dire avant d'avoir votre opinion.

M. JACOBS: Si je comprends bien la loi, on voulait, en désignant un juge pour chaque province, donner à la nouvelle loi des faillites un caractère d'uniformité. D'après la loi des faillites, le juge peut de temps en temps déléguer certains de ses pouvoirs au juge de la localité. Mais lorsqu'il s'agit de questions de grande importance, il est bon de n'avoir qu'un seul juge, afin qu'il n'y ait pas conflit d'opinions entre le juge de la localité et lui. Les juges, comme les avocats, interprètent différemment la loi, et si nous avions 45 ou 30 juges supérieurs pour s'occuper des faillites la loi perdrait bientôt tout son effet. Mon honorable ami sait que la loi donne au régistraire certains pouvoirs considérables et, le cas échéant, le juge des faillites visite ces districts pour appliquer la loi. Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami.

M. CANNON: La prétention de mon honorable ami de Kamouraska (M. Stein) est très juste. Si on accédait à la demande de l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) le ministre ne nommerait qu'un seul juge pour toute la province, et alors nous aurions une application uniforme.

M. STEIN: Les causes civiles et criminelles sont tout aussi importantes que les litiges commerciaux. Les causes criminelles demandent à être jugées promptement, c'est pourquoi nous avons besoin d'un juge dans chaque district. Dans une cause qui est actuellement pendante, j'ai fait part de certaines objections à notre régistraire qui a prétendu ne pas avoir l'autorité voulue pour les maintenir. Nous avons écrit au juge qui n'a pas voulu se prononcer. Nous ne pouvions pas attendre jusqu'à ce que ce juge pusse venir dans le district et, d'autre part, le juge de la localité n'avait pas le pouvoir d'agir.

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne suis pas sûr que cette question soit du ressort du ministre de la Justice. Si mes souvenirs sont exacts, la loi des faillites autorise le ministre de la Justice à nommer un juge pour chaque district, et je crois que ce qu'on appelle district veut dire la province. Toutefois, je suis d'avis que le secrétaire d'Etat a le droit de diviser la province en plusieurs districts, ce qui en augmenterait le nombre. Il est nécessaire de faire cela avant que le ministre de la Justice puisse intervenir. Avec toute la déférence que j'ai pour l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), la façon d'interpréter la loi des faillites est que la latitude laissée au juge de faillite de déléguer ses pouvoirs à ses collègues répond aux besoins de n'importe quel district. Toutefois, je peux faire erreur. Evidemment il est bon de faire remarquer ceci: si la loi provinciale dont j'ai parlé il y a un moment était appliquée, on n'aurait pas dans chaque district un juge de faillite. Il me semble cependant qu'avec l'application de cette loi, la province de Québec

ferait peut-être bien de créer quatre districts, pour chacun desquels il y aurait un juge résident. Mais c'est une chose qu'il ne m'appartient pas de décider, car elle est du ressort du secrétaire d'Etat. Je lui en parlerai volontiers pour savoir ce qu'il en pense et essayer d'accorder les vues de mon honorable ami de Georges Etienne-Cartier (M. Jacobs) avec celles de ses collègues de Kamouraska (M. Stein) et de Dorchester (M. Cannon).

M. VIEN: Ces districts ne devraient-ils pas concorder avec les districts judiciaires qui existent déjà. Il me semble qu'il ne devrait pas y avoir de distinction et, dans ce cas les juges de district pourraient avoir pleins pouvoirs d'appliquer la loi des faillites comme ils appliquent les autres lois. Quant à l'objection du ministre provenant de ce que les juges demeurent actuellement dans quatre endroits principaux de la province, je lui répondrai ceci: Les juges en question administrent la justice dans les districts au moins une fois par mois, de sorte qu'il y aurait très peu de retard si on les autorisait à juger ces autres causes, ce qu'ils pourraient faire quand ils viennent pour juger les causes ordinaires. Je crois que si l'on donnait aux juges les pouvoirs voulus pour juger les causes de faillite et si les districts créés en vertu de la loi des faillites concordaient d'une façon générale avec les districts judiciaires, les fins de la justice seraient mieux servies. Il y a un autre point sur lequel je désire attirer l'attention du ministre. Par cet item nous votons les appointements de l'huissier de l'Amirauté du district de Québec. Sous quel titre cela se trouve-t-il?

Le très hon. M. DOHERTY: On me dit que le greffier est payé en honoraires. Je sais que c'était l'habitude quand j'avais affaire à ce tribunal. à Montréal, et je présume que la même coutume existe maintenant.

M. VIEN: A Québec, nous avons un district de vice-amirauté. Le district est organisé, mais malheureusement, le greffier doit fournir toute la papeterie—livres, plumes, encre et autres articles—et il ne reçoit qu'une maigre pitance en fait d'honoraires. Nous sommes très heureux d'avoir, dans la personne de M. Bradley, un greffier très capable et je crois que ce fidèle serviteur de l'Etat devrait recevoir plus de considération du Gouvernement. Je demanderai au Gouvernement d'accorder un traitement à ce fonctionnaire et aussi de lui fournir la papeterie nécessaire et les

articles indispensables à la marche du bureau de Québec. Ce monsieur est tout à fait compétent, bien renseigné sur les lois, très fidèle dans l'exécution de ses devoirs et il devrait être mieux traité. Je recommande donc au ministre de lui donner un traitement fixe, les honoraires étant si incertains et variant tellement d'année en année qu'il sera très difficile quand ce fonctionnaire de 70 ans disparaîtra, de lui trouver un successeur.

Le très hon. M. DOHERTY: J'examinerai ce cas soigneusement. Naturellement, l'honorable député comprend que si les affaires ont si peu d'importance que les honoraires ne font pas vivre le greffier, cela crée pour nous une sérieuse question de savoir si nous aurons deux tribunaux d'amirauté dans la province au lieu de n'en avoir qu'un où les honoraires seront suffisants pour rémunérer convenablement le greffier. Néanmoins, j'étudierai la question. Ce n'est pas la première fois que j'entends parler des excellentes qualités de M. Bradley et je donnerai à cette question ma sympathique considération.

M. VIEN: Quant à ce qui regarde le volume des affaires transigées là, je ferai remarquer au ministre que si leur total est mince en certaines années, il est en réalité si considérable que le tribunal ne pourrait être supprimé. Ceux qui ont des affaires avec l'Amirauté à Québec trouveraient très malcommode la suppression de ce tribunal. Je demanderais plutôt au ministre qu'il modifie le système actuel en déclarant les honoraires payables au Gouvernement et en payant un traitement fixe au greffier afin d'assurer au tribunal les services d'un fonctionnaire capable.

M. POWER: Je n'étais pas ici quand mon honorable ami de Lotbinière a pris la parole, mais, de ce que j'ai entendu, il proteste auprès du ministre parce qu'on n'a pas nommé de juge au tribunal d'Amirauté depuis la mort du juge Routhier. Cela cause des ennuis aux plaideurs de Québec et aux maisons d'expédition de la ville et du district car ils doivent porter leurs causes à Montréal et payer un honoraire supplémentaire pour le changement de venue dans cette dernière ville. Je crois savoir que le barreau de Québec a protesté contre cela et qu'il a demandé au ministre de la Justice de nommer quelqu'un pour remplacer le juge Routhier. Je crois qu'il est possible au ministre de nommer à ce poste un avocat pratiquant et il n'y a pas de raison pourquoi il ne le ferait pas. Je pourrais dire que le leader du barreau au

tribunal d'amirauté de la province a eu beaucoup d'expérience et que, en outre de ses qualités personnelles, il est hautement qualifié au point de vue du ministre—étant un tory irréductible qui a soutenu son parti dans Québec lors de ses plus sombres jours. Conséquemment, il me semble qu'il devrait y avoir un peu de reconnaissance, même dans ces cœurs tories et que le ministre devrait récompenser des hommes de cette trempe qui ont si bien et si fidèlement servi leur parti autrefois. Je ne suis pas chargé de plaider pour M. Pentland. Ses qualités sont bien connues du barreau et des expéditeurs de Québec et tous s'accordent pour demander qu'on les reconnaisse. Je demanderai donc au ministre de bien vouloir prendre ceci en considération et en même temps le fait que la nomination est nécessaire pour satisfaire aux demandes des hommes d'affaires et du barreau.

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai déjà dit tout ce que j'avais à dire touchant le tribunal de l'Amirauté. J'ai promis à l'honorable député de Lotbinière que, dans tous les cas, nous en viendrions à une prompte décision. Il m'est peut-être inutile d'ajouter que j'ai pris note des très vifs éloges décernés par l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) à notre ami M. Pentland. Je conserverai précieusement ces observations et je tenterai de donner à chacune la considération qu'elle mérite.

Je n'avais pas prévu cet appel de l'honorable député qui fait si parfaitement écho à mes propres sentiments.

Le crédit est adopté.

Territoire du Yukon, $42,300.

M. PROULX: Les dépenses de l'administration de la justice dans le territoire du Yukon semblent très élevées en proportion de la population.

Le très hon. M. DOHERTY: Nous sommes parvenus à les diminuer de $2,000 cette année. Il faut admettre que l'administration de la justice au Yukon coûte assez cher en proportion de la population du territoire, mais il faut comprendre que nous ne pouvons pas diminuer les dépenses à mesure que la population diminue. Par exemple nous avons un juge qui a un traitement fixe et les autres dépenses sont analogues. Nous sommes certainement désireux de maintenir les dépenses dans les limites qui nous permettront de continuer l'administration du territoire, mais nous devons continuer.

M. VIEN: Je ne crois pas que nous devrions laisser le ministre s'adjuger le mérite d'avoir diminué la dépense.

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne réclame aucun mérite.

M. VIEN: Il serait intéressant pour le comité de considérer que c'est davantage la bonne conduite de la population du territoire du Yukon qui est responsable de cette diminution de dépense de $2,000, car cette diminution s'est produite dans le chapitre relatif à l'entretien et au transport des prisonniers et j'imagine que le nombre des prisonniers a diminué.

Le très hon. M. DOHERTY: Et cette diminution du nombre des prisonniers peut être attribué à l'excellent système de l'administration qui a fait disparaître le crime. Le Gouvernement ne peut demander de plus beau témoignage.

M. VIEN: Si le très honorable ministre adopte ce point de vue que l'augmentation ou la diminution du nombre des prisonniers est en relation directe avec la bonne ou la mauvaise administration du Gouvernement, cela peut être dangereux pour lui, car je pourrais faire remarquer que d'après nos statistiques judiciaires le nombre des détenus qui sont maintenant dans nos prisons a beaucoup augmenté en comparaison de l'année 1911.

Le très hon. M. DOHERTY: J'en donnerai l'explication quand le temps sera venu.

M. VIEN: Je sais que le ministre a toujours une bonne explication à présenter—apparemment du moins. Quoi qu'il en soit, j'admets l'explication donnée dans ce cas par le très honorable ministre que les frais d'administration de la justice ne dépendent pas toujours de la population, mais dépendent beaucoup du territoire à administrer.

M. PROULX: Je remarque un crédit important pour le transport des prisonniers. N'existe-t-il pas de prison dans le territoire?

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois que les prisonniers sont détenus dans les établissements de la gendarmerie à cheval qui, dans le territoire du Yukon, comme en réalité dans tous les territoires non organisés, servent généralement de prison.

M. JACOBS: Je vois que ce crédit comprend l'entretien et le transport des prisonniers. Sommes-nous revenus à l'époque de la déportation? Avons-nous une Bota-

ny Bay dans le pays? Que veut-on dire par "transport des prisonniers?"

Le très hon. M. DOHERTY: Exactement ce qu'on veut dire pour le transport que paye l'honorable député—mais je pense qu'il ne le paie pas—quand il vient de Montréal à Ottawa.

M. JACOBS: Le second crédit, allocation d'existence du juge, $5,000, est-il en surplus de son traitement régulier?

Le très hon. M. DOHERTY: Le juge a un traitement de $5,000 et en plus une allocation d'existence de $5,000. Cette allocation a été attribuée à la position depuis qu'elle existe. Je dois dire que nous avons eu au Yukon jusqu'à ces dernières années trois juges ayant chacun un traitement de $5,000 et une allocation d'existence du même montant, mais nous avons fait en sorte, il y a un certain nombre d'années, avec la diminution du chiffre des affaires, de réduire le nombre des juges à un seul. On remarquera que le traitement de ce juge est bien inférieur au traitement des juges de haute cour dans les autres provinces; son allocation de $5,000 équilibre les choses.

M. VIEN: Les fonctionnaires de la cour et le magistrat de police reçoivent-ils une allocation d'existence?

Le très hon. M. DOHERTY: Le magistrat de police reçoit une allocation de $1,400; les autres fonctionnaires reçoivent $1,800.

M. CANNON: L'allocation de voyage est-elle payée au juge, qu'il voyage ou non?

Le très hon. M. DOHERTY: Non; il envoie son compte comme tous les autres juges, pour ses frais de voyage.

M. CANNON: Combien a-t-il reçu l'an dernier pour ses frais de voyage?

Le très hon. M. DOHERTY: On m'informe qu'il n'a rien touché. Dawson et White-Horse sont les deux seuls endroits où le tribunal est tenu de siéger. De fait, la tâche d'un magistrat n'est guère onéreuse au Yukon. Le département maintient un juge là-bas non pas tant à cause du nombre des causes que parce que nous sommes tenus de fournir les moyens d'administrer le justice à la population, quelle que faible qu'elle soit.

M. PROULX: Le ministre déclare que le juge du Yukon touche un traitement annuel de $5,000. A la page 13 des crédits, je constate que les émoluments du juge du territoire du Yukon sont portés à $7,000, soit une augmentation de $2,000 par rapport au dernier exercice.

Le très hon. M. DOHERTY: Il s'agit d'un simple renseignement, cela va sans dire, car les traitements des juges sont fixés par la loi. Cependant, le magistrat en question est venu me voir la semaine dernière pour me représenter la grave injustice dont il est victime du fait que son traitement n'a pas été augmenté. Pour l'instant, toutefois, je ne vois pas que le statut adopté au cours de la dernière session, renferme quelque disposition tendant à augmenter les émoluments du juge du Yukon. J'incline donc à croire qu'il s'agit d'une méprise, qui ne se rencontre évidemment pas dans le budget. Je prendrai des renseignements et je laisserai savoir à mon honorable ami ce qui en est.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si j'ai bien compris, le ministre affirme que les juges touchent des frais de déplacement en proportion du nombre de milles qu'ils ont réellement parcourus. Est-ce bien cela?

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'est nullement question du nombre de milles qu'ils ont parcourus. Un juge a droit à ses frais de transport, à une allocation de $6 pour chaque jour qu'il est absent de son domicile habituel, si c'est à la campagne, et de $10 par jour si c'est en ville. Dans les comptes qu'ils adressent au département, les magistrats ne tiennent pas compte du nombre de milles qu'ils ont parcourus; ils énumèrent leurs frais de transport, le nombre de jours qu'ils ont été absents ainsi que les endroits où ils ont séjourné.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je relève dans le rapport de l'auditeur général qu'une somme nette de $500 a été versée à un certain nombre de juges pour frais de voyage l'année dernière. Je me suis demandé comment on a pu arriver à cette somme uniforme dans un si grand nombre de cas, quand cette allocation est en raison du nombre de jours qu'un juge a été absent de chez lui.

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois qu'il s'agit des magistrats des cours de district de la province d'Ontario, qui reçoivent une allocation fixe de $500.

M. CANNON: Est-ce que ces magistrats touchent l'allocation en question, peu importe qu'ils soient obligés de se déplacer ou non?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui, en vertu d'une disposition de la loi.

M. CANNON: En vertu de quel principe l'auditeur général est-il en mesure d'approuver ces comptes? En vertu de quel principe peut-on verser à un magistrat une somme de $500 pour frais de déplacement, quand il n'a pas bougé de chez lui?

Le très hon. M. DOHERTY: Le parlement a jugé à propos d'accorder cette allocation à certains magistrats en vue des conditions des districts où ils administrent la justice. Nous ne faisons que donner suite à la décision du parlement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ces magistrats ont-ils des permis de circulation gratuite sur les chemins de fer de l'Etat?

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'en sais rien, mais je ne le crois pas.

M. VIEN: Les dépenses autorisées par la loi, c'est vrai, prévoient le traitement du juge de territoire du Yukon. Cependant je suis d'avis qu'avant d'approuver l'item conservant l'allocation de séjour accordée à ce magistrat, nous devrions nous assurer du chiffre exact des émoluments qu'ils doit toucher aux termes de la loi. Je ne m'oppose pas à ce que le juge du Yukon reçoive un traitement annuel de $7,000; ces émoluments seraient raisonnables, à mon sens. Cependant, si le traitement de ce magistrat est juste à $7,000, j'incline à croire, à première vue, que son allocation de séjour pourrait être diminuée. Si j'additionne ces divers montants: $7,000 de traitement, $5,000 d'allocations de séjour, plus $400 pour frais de déplacement, je constate que le titulaire touchirait $12,500 par année, c'est-à-dire $2,500 de plus que les juges en chef de la province de Québec et de l'Ontario, et $3,500 de plus que les juges de la cour supérieure et de la cour du banc du roi de la province de Québec. Je ne tiens pas à me prononcer définitivement sur cette question, mais si le ministre a l'intention,—le présent item nous fournit un indice à cet égard—de porter à $7,000 le traitement du juge du Yukon. Je désirerais examiner de plus près l'article qui a trait à cette allocation du séjour.

Le très hon. M. DOHERTY: L'insertion d'une disposition qui est censée être la copie fidèle du statut, ne constitue nullement un indice de ce que j'ai l'intention de faire. Je répugnerais à l'idée de faire modifier le traitement d'un juge par un vote du parlement. Nous ne voterons pas ce crédit de $7,000; n'en parlons plus.

Je partage entièrement l'avis de l'honorable député, à savoir que si le juge du Yukon touchait un traitement annuel de $7,000, il ne devrait pas recevoir en sus une allocation de séjour de $5,000. Je suis certain pour ainsi dire qu'il s'agit d'une erreur. Je suis prêt à donner l'assurance à mon honorable ami qu'au cas où l'item serait adopté, je vérifierai les faits et si le moindre doute subsiste, je verrai à faire rectifier l'erreur. Je vérifierai la chose et, s'il y a un doute, je verrai à ce qu'une correction soit faite. Je dois dire que ma certitude à l'égard de l'affaire résulte de la visite que j'ai eue au cours de la semaine, du juge qui me presse de porter son traitement à $7,000 et son allocation de séjour $3,000. Je crois que le juge doit savoir que son traitement était déjà de $7,000.

M. VIEN: Quel est alors l'intérêt de celui qui presse le ministre de faire un changement?

Le très hon. M. DOHERTY: Si le traitement de ce juge était de $7,000 et son allocation de séjour de $3,000, il est d'âge à entrevoir l'époque où il cessera d'être utile, et le chiffre de sa pension serait basé sur celui de son traitement, non compris son allocation de séjour.

M. VIEN: Et ce serait juste.

Le très hon. M. DOHERTY: Je le crois.

M. VIEN: Quelle est l'allocation de séjour du magistrat de police dans cette item de $6,800?

Le très hon. M. DOHERTY: Elle est de $1,400.

M. VIEN: Outre son traitement régulier de $4,000?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui.

(L'article est adopté.)

Dépenses diverses.— Frais de justice pour affaires relevant de l'administration intérieure de la Justice, $1,300.

M. PROULX: Pourquoi ce montant, lorsque nous avons tant d'avocats au ministère de la Justice?

Le très hon. M. DOHERTY: Il ne s'agit aucunement d'honoraires à payer à des avocats, mais d'affaires qui ne regardent aucun autre département, auquel cas ce serait celui-ci qui ferait lui-même la dépense. Dans le cas actuel, il s'agit de choses dont nous avons à nous occuper dans l'intérêt de l'Etat, choses dont les frais ne sont à la charge d'aucun autre département. Dans les affaires où il nous faut retenir les services d'avocats du dehors, c'est à même ce crédit que leur serait peut-être

payés leurs honoraires. Nous avons l'année dernière dépensé pour cet objet la somme de $7,655; l'année d'avant $1,259 et, en 1917-1918, $5,146. La somme varie d'année en année. Depuis fort longtemps, ç'a toujours été la même somme que nous avons inscrite chaque année au budget.

M. VIEN: Que veut dire l'expression "dans l'intérieur du ministère de la Justice"?

Le très hon. M. DOHERTY: Cette expression s'appliquerait, je suppose, à des circonstances comme celle-ci: Lorsque des demandes sont faites au conseil privé, il nous faut pourvoir au payment des services d'un conseil qui comparaît pour y répondre; ou encore lorsqu'il se présente une occasion d'envoyer quelqu'un là-bas et que c'est le sous-ministre lui-même qui mène l'affaire, sans l'assistance d'un avocat du dehors, il nous faut pourvoir au paiement des dépenses de cette sorte. Je me suis trompé tantôt en parlant d'avocats du dehors. Il y a toujours, dans la poursuite d'un procès, des dépenses autres que celles que le paiement d'honoraires d'avocats?

M. VIEN: D'après ce que vient de dire le ministre, dois-je comprendre que nulle partie de cette somme ne passe en paiements d'honoraires d'avocats.

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne suis pas en mesure d'affirmer que nulle partie de cette somme ne servirait à payer les services d'un avocat du dehors; mais le caractère général de la dépense est selon que je l'ai indiqué, c'est-à-dire qu'il s'agit de la dépense faite à l'occasion d'un litige dont le ministère s'occupe lui-même.

M. VIEN: Le ministre aurait-il la complaisance de nous indiquer, dans le rapport de l'auditeur général, une somme de $7,655 que l'on aurait eu à dépenser l'année dernière?

Le très hon. M. DOHERTY: Ce serait quelque peu difficile.

M. VIEN: Que l'on nous donne au moins les détails de cet article de dépense.

Le très hon. M. DOHERTY: Je le ferai avec plaisir si l'honorable député y a intérêt.

M. McMASTER: Serait-il à propos de conseiller au ministre, à l'occasion de cet article de dépense, de limiter le plus possible le nombre des appels au conseil privé. Le ministère de la Justice sera parfois l'intimé, et alors il faudra bien qu'il suive l'adversaire partout où il ira, mais il est d'autres causes où le ministère pourra être l'appelant. Le ministre me permettra sans doute de lui dire, quoique sela soit peu nécessaire, que les appels au Conseil privé ont l'effet d'humilier notre cour suprême. Jamais celle-ci ne peut s'élever au rang qui doit être celui de la cour suprême d'une nation tant qu'elle n'est pas pour les nationaux du pays le tribunal de dernier ressort.

M. JACOBS: C'est là un point sur lequel je m'accorde parfaitement avec mon honorable ami de Brome (M. McMaster). La cour suprême est une institution qui nous est propre, et il me semble que le Gouvernement devrait voir à ce que cette institution soit traitée dignement et respectueusement.

Nous, au moins, nous devrions être satisfaits de la décision de la cour la plus élevée que nous avons créée. Je suis en tous points de l'avis de mon honorable ami à ce sujet.

M. VIEN: Le crédit mentionné à la page L-119, dans le Rapport de l'auditeur général, affaires litigieuses, $7,635, s'applique-t-il à ce crédit?

Le très hon. M. DOHERTY: Ce doit être ce crédit, parce que c'est le montant exact que j'ai en note comme ayant été dépensé l'an dernier.

M. VIEN: De plus, je vois ceci: Cour comprendre que le ministère de la Justice d'échiquier, timbres fiscaux, $800. Dois-je lorsqu'il a des causes à régler, payer les timbres fiscaux à la cour d'échiquier.

Le très hon. M. DOHERTY: Oui, nous payons tout comme n'importe quel autre plaideur.

M. VIEN: Je crois savoir que le timbre fiscal est un impôt. Mais, les rois ou les fils de roi ne payent pas l'impôt.

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député ne sait-il pas que les divers ministères payent l'impôt douanier sur leurs importations? Nous payons l'impôt du timbre comme les autres. Elle va dans la même caisse, en fin de compte, je suppose, mais, en tout cas, nous la payons.

M. VIEN: Alors c'est tout comme si le roi payait l'impôt. Ce principe n'est pas bon.

Le très hon. M. DOHERTY: Je vais communiquer avec Sa Majesté pour lui demander s'il en est fâché.

M. McMASTER: J'imagine que ce n'est qu'une question de comptabilité entre les divers ministères. Tout de même, tel que l'honorable député (M. Jacobs) l'a fait

observer, le Gouvernement doit payer les courtiers de douane pour faire les inscriptions des divers ministères.

Contribution annuelle à la bibliothèque de la législation canadienne, à Londres, Angleterre, $500.

M. LAPOINTE: Où se trouve cette bibliothèque?

Le très hon. M. DOHERTY: Elle dépend du comité judiciaire du Conseil privé. On y maintient une bibliothèque de loi à l'usage du conseiller canadien, et nous payons depuis longtemps notre contribution annuelle à ces fins.

M. McMASTER: Nous pourrions l'épargner s'il n'y avait plus d'appels au Conseil privé. Il me semble que c'est là une dépense inutile.

Le très hon. M. DOHERTY: Peut-être mon honorable ami va-t-il s'en prendre au ministre du Commerce à ce sujet.

M. McMASTER: Nous le ferons.

(Le crédit est adopté.)

M. le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres crédits sous le titre: "Divers"?

Le très hon. M. DOHERTY: Non, je n'en vois aucun. Passons au crédit n° 35.

M. VIEN: Je demanderai au très honorable ministre s'il ne croit pas qu'une nation qui a obtenu tous ses droits de nationalité, comme le Canada l'a fait, ne devrait pas se dispenser d'en appeler au tribunal insulaire de l'Angleterre?

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député devra me donner le temps de bien saisir la qualification d'"insulaire" qu'il applique à ce tribunal, car ceci peut faire une grande différence. J'attire cependant l'attention de l'honorable député sur ce fait que la juridiction du comité judiciaire du Conseil privé existe, parce que le Parlement croit qu'il devrait exister. Quand le Parlement canadien aura décidé qu'il n'y aura plus d'appels de la cour suprême au comité judiciaire, il n'y en aura plus, et quand les législatures provinciales auront décidé qu'il n'y aura plus d'appel de leur cour d'appel de dernier ressort au comité judiciaire, il n'y en aura plus. Je n'ai jamais pu m'expliquer pourquoi l'on emploie des qualificatifs tels qu'"insulaire" ou autre plus ou moins flatteurs, pour exprimer une espèce de ressentiment qu'on semble éprouver du fait que la juridiction existe avec la volonté du peuple canadien.

M. VIEN: Le ministre n'a pas répondu à ma question.

M. le PRESIDENT: Je dois faire observer à l'honorable député que le comité n'est saisi d'aucun crédit, et qu'une discussion sur l'abolition des appels au Conseil privé ne serait pas régulière pour la raison qu'elle n'a aucun rapport avec les prévisions budgétaires qui viennent d'être examinées.

M. VIEN: Je me permettrai de faire observer à M. le Président que nous discutions le crédit n° 296, et que, si le comité l'a adopté, je ne l'ai pas remarqué.

Le président s'est bien empressé à déclarer que cet item était adopté; car, pour ma part, je n'ai pas entendu le comité rendre sa décision. Si le crédit n'a pas eté adopté, ainsi que je le crois, je soutiens que je n'enfreins aucunement le règlement en parlant d'une bibliothèque située près du Conseil privé, lorsque nous discutons une allocation qui lui est destinée.

M. le PRESIDENT: L'item a certainement été agréé et déclaré "adopté" par le président.

M. VIEN: Personne ne l'a entendu.

M. le PRESIDENT: J'ai de plus demandé au ministre de la Justice quel article viendrait ensuite sur le tapis et, après avoir parcouru la liste, il m'a prié de mettre l'article 38 en discussion. Il me semble que les autres membres du comité le savent parfaitement.

M. VIEN: Je voudrais appeler l'attention du président sur le fait que le comité doit être appelé à se prononcer, avant qu'un item soit adopté. Je ne crois pas qu'il l'ait été au sujet de celui-ci.

M. le PRESIDENT: Je répète à l'honorable député que j'ai demandé son opinion au comité et que j'ai déclaré l'item adopté.

M. VIEN: J'avertis le président que je serai aux aguets lorsque le prochain article du budget sera mis aux voix.

Pénitenciers, $1,371,600.

M. McMASTER: Je constate que les crédits destinés aux pénitenciers, principalement dans la province de la Saskatchewan, ont beaucoup augmenté.

M. LAPOINTE: C'est une tache pour la province.

M. McMASTER: Il me semble que le comité a le droit d'obtenir des explica-

tions sur la forte augmentation de la dépense dans la province de la Saskatchewan vu la réputation et la conduite en cette enceinte des représentants de cette province qui nous donnent l'idée de la respectabilité, de la probité et des autres vertus.

Le très hon. M. DOHERTY: Il y a deux explications dont ni l'une ni l'autre ne jette de louche sur la vertu de la province de la Saskatchewan. Nous avons converti celle-ci en bouc émissaire, lui ayant mis sur le dos les péchés de la province de l'Alberta, pour ce qui est des pénitenciers, de sorte qu'elle porte maintenant un double fardeau. Cela a eu lieu pour des raisons d'économie, comme tout le monde le comprendra, il me semble. Avec les frais généraux d'un seul pénitencier, nous pouvons mieux pratiquer l'économie que si nous avions deux institutions renfermant le même nombre de détenus. De plus, nous avons opéré beaucoup d'améliorations nécessaires dans les bâtiments mêmes du pénitencier de la Saskatchewan. Si la députation se reporte aux détails qui sont mentionnés au-dessous, elle verra d'où provient l'augmentation. Il y a augmentation des appointements et des allocations de retraite, augmentations qu'il faut attribuer d'abord au nouveau classement, et en deuxième lieu, au fait que nous avons plus d'employés parce que le nombre des forçats a beaucoup augmenté, s'il n'a pas doublé. A l'item "terrains, bâtiments et matériel," il y a une augmentation d'environ 60,000 dollars entièrement rendue nécessaire, à ce qu'on m'apprend et comme j'ai lieu de le savoir par les travaux qui sont en marche depuis quelque temps, par l'obligation d'agrandir l'espace que nous donnent ces bâtiments.

M. EULER: Depuis un an, le nombre des forçats a-t-il beaucoup augmenté comparativement aux années antérieures? Dans ce cas, quelle en est la raison?

Le très hon. M. DOHERTY: Dans les provinces de l'Ouest, il n'y a pas d'augmentation du nombre total des criminels. Cependant, je le dis à regret, dans les provinces de l'Est la population de nos pénitenciers a augmenté de 70 à 80 p. 100. A Kingston, l'augmentation est de 70 p. 100, je crois.

M. EULER: De 70 à 80 p. 100?

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai fait erreur à cet égard. Pour toute la partie orientale du pays, l'augmentation est d'environ 48 p. 100.

M. EULER: Quelle est la nature des crimes dont les prisonniers ont été trouvés coupables?

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois savoir que c'est surtout dans les actes de violence que l'augmentation s'est manifestée.

M. McMASTER: Le ministre peut-il dire quelle est l'augmentation de la criminalité dans la province dont nous sommes originaires tous deux?

M. COPP: Est-ce un crime que d'être originaire de cette province?

Le très hon. M. DOHERTY: Le surintendant m'apprend qu'il y a un an le nombre des forçats au pénitencier de Saint-Vincent de Paul était de 465; il est maintenant de 554.

M. JACOBS: Il y a vraisemblablement eu accroissement de la population.

Le très hon. M. DOHERTY: Le nombre des détenus s'est accru de 89.

L'hon. M. FIELDING: Et au pénitencier de Dorchester?

Le très hon. M. DOHERTY: Là, le nombre des détenus s'est porté de 229 à 336.

M. EULER: Le ministre peut-il nous dire combien il y a de détenus à chaque pénitencier?

M. McMASTER: Où Dorchester est-il situé?

Le très hon. M. DOHERTY: Dans la province du Nouveau-Brunswick; il dessert les provinces maritimes. Le nombre des détenus des divers pénitenciers est comme suit: Saint-Vincent-de-Paul, 554; Kingston, 722; Manitoba, 195—en partie attribuable à l'Alberta; Saskatchewan, 194; Colombie-Anglaise, 142, et Dorchester, 336. Ces chiffres sont ceux du dernier jour du mois dernier.

M. JACOBS: Quel est le coût de l'entretien de chaque détenu?

Le très hon. M. DOHERTY: En tenant compte de tous les frais, y compris les bâtiments et les débours de toute sorte, on calcule que l'entretien de chaque détenu revient à $1.61 par jour.

M. PROULX: Qu'a-t-on fait de l'immeuble du pénitencier de l'Alberta?

Le très hon. M. DOHERTY: Le terrain appartient encore à l'Etat. Il s'y trouve des mines précieuses, des gisements de houille notamment. Nous avons fait soumissionner l'achat de l'immeuble, mais les offres ne furent pas satisfaisantes, et, au lieu de chercher à le vendre à cette heure, nous jugeons plus sage d'attendre une occasion plus favorable.

M. PROULX: Qu'est-il advenu des bâtiments?

Le très hon. M. DOHERTY: On en a fait disparaître une partie et l'on a constaté que les matériaux peuvent servir à d'autre pénitenciers. On en fait servir pour $185,000 à d'autres objets, me dit-on, et toujours avec profit.

M. PROULX: A-t-on démoli les bâtiments?

Le très hon. M. DOHERTY: Pas tous. Un des pavillons a été démoli; les matériaux en ont été recueillis avec soin et mis de côté pour servir ailleurs. De cette façon, nous en tirons plus de profit que si nous cherchions à les vendre. Les démolitions de pénitenciers sont d'un placement assez difficile.

M. JACOBS: On m'a dit qu'au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul les détenus employés à la confection des boîtes de scrutin sont astreints à des heures supplémentaires de travail. Est-ce le cas?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne l'ai pas entendu dire.

M. JACOBS: Disons qu'ils consacrent tout leur temps à ce travail.

Le très hon. M. DOHERTY: C'est à la demande du directeur des élections, je crois, que l'on a employé les détenus à la fabrications de boîtes de scrutin.

M. VIEN: Ces boîtes serviront-elles bientôt?

Le très hon. M. DOHERTY: Nous comptons qu'elles serviront au référendum sur la tempérance.

M. COPP: Qu'est-ce que le détenu reçoit à sa libération?

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois que chaque détenu touche $10, plus ses frais de transport jusqu'à l'endroit d'où il est venu. Il reçoit en outre un habillement complet, pardessus compris.

M. COPP: Ces vêtements sont-ils confectionnés à l'institution?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui.

M. PROULX: Les hardes confectionnées au pénitenciers se vendent-elles au dehors?

Le très hon. M. DOHERTY: Non nous ne vendons rien au dehors.

M. JACOBS: Qui est aujourd'hui directeur du pénitencier de Dorchester?

Le très hon. M. DOHERTY: M. William Meighen.

M. JACOBS: A-t-il été proposé par la commission du service civil?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui; c'est la commission du service civil qui l'a promu à ce poste.

M. EULER: Quels articles fabrique-t-on au pénitencier de Kingston?

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois savoir que l'on apprend à peu près tous les métiers aux détenus, notamment ceux de maçon, de tailleur de pierre, de menuisier, de tailleur de hardes, de cordonnier, de forgeron et de machiniste. On les emploie aussi à la boulangerie, à l'exploitation des carrières et aux travaux agricoles, qui se pratiquent sur une très grande échelle.

M. COPP: Quand s'est produite la vacance que l'on a remplie par la nomination de M. Meighen?

Le très hon. M. DOHERTY: Au commencement de mars, il y a un an, je pense.

M. COPP: Quand la nomination a été faite?

Le très hon. M. DOHERTY: Cela a pris quelque temps, car la justice des dieux est lente.

M. COPP: La justice des ministres, vous voulez dire.

Le très hon. M. DOHERTY: C'est possible; en tout cas elle marche plus lentement qu'elle ne devrait. Je crois que c'est au mois de juin que le travail a été terminé.

M. COPP: Qui occupait ce poste avant la nomination, et quelle a été la cause de la vacance?

Le très hon. M. DOHERTY: M. Pipes; pour cause de mauvaise santé.

M. COPP: Lui a-t-on payé des honoraires et combien?

Le très hon. M. DOHERTY: Il a reçu l'indemnité que lui accordait la loi.

M. COPP: Combien?

Le très hon. M. DOHERTY: $6,000, je crois. Il comptait de nombreuses années de service.

M. SINCLAIR (Queen) (I.P.-E.): N'y avait-il aucune allocation de retraite?

Le très hon. M. DOHERTY: Non.

M. VIEN: A-t-il été mis à la retraite à sa propre demande?

Le très hon. M. DOHERTY: Il a démissionné.

M. COPP: A sa demande?

Le très hon. M. DOHERTY: Son état de santé le forçait naturellement à prendre sa retraite.

M. COPP: Le Gouvernement ne l'y a-t-il pas forcé?

Le très hon. M. DOHERTY: Je pense que, lorsqu'il est devenu évident que sa santé ne lui permettait plus de s'acquitter de ses devoirs convenablement, les fonctionnaires de son département devaient appeler son attention sur cet état de choses. Je crois que c'est ce qui est arrivé.

M. COPP: J'aurais imaginé qu'il s'en serait rendu compte lui-même.

Le très hon. M. DOHERTY: Si l'honorable député avait autant à s'occuper des fonctionnaires que d'autres sont obligés de le faire, il ne penserait pas qu'un employé est aussi empressé de reconnaître qu'il n'est plus d'aucune utilité.

M. LAPOINTE: Très bien, très bien.

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne parle pas de certains personnages qui ont une science certaine des besoins du public. Je parle de certains salariés et je dis qu'ils ne sont pas des plus impatients à avouer qu'ils ne se portent pas aussi bien que dans le passé.

M. COPP: Je suis de l'avis de mon honorable ami. Je n'ai pas sa longue expérience, mais si je jouissais de cette expérience je consentirais à me retirer à la demande du public.

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'en doute pas, mais il serait surpris de voir la rapidité avec laquelle le public manifesterait ce désir.

M. COPP: C'est le cas de mon très honorable ami.

L'hon. M. FIELDING: Comment le ministre explique-t-il la différence entre le renvoi d'un fonctionnaire et la demande qu'on lui fait de démissionner?

[Le très hon. M. Doherty.]

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'y vois pas une grande différence. Mais si l'on suggère à un fonctionnaire que, vu le mauvais état de sa santé, il ferait mieux de prendre sa retraite, il me semble que ce n'est pas la même chose que si l'on demande sa démission.

L'hon. M. FIELDING: C'est le cas où un clin d'œil vaut autant qu'un signe de tête.

Le très hon. M. DOHERTY: Le fonctionnaire chargé de le faire manquerait à son devoir s'il ne prévenait pas un employé que, vu son mauvais état de santé, il vaut mieux pour lui de démissionner. Je pense que ce ne serait qu'un acte de bonté de sa part de ne pas attendre que les autorités soient forcées de destituer cet employé, le mettant dans l'impossibilité de bénéficier des avantages de la loi concernant les fonctionnaires qui prennent leur retraite pour des raisons de mauvaise santé.

M. VIEN: Il existe une règle abrégeant le temps des prisonniers. Quelle est la nature du règlement et comment fonctionne-t-il?

Le très hon. M. DOHERTY: Un homme qui a une sentence un peu longue peut en racheter environ un tiers. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, au cours des premiers mois le prisonnier gagne six jours par mois jusqu'à ce qu'il ait gagné soixante-douze jours. Après cela il peut gagner dix jours par mois. Je crois que le système fonctionne bien; c'est un encouragement à la bonne conduite. Celui qui se conduit mal court le risque de voir sa remise annulée. Je crois que le désir de raccourcir la période de son emprisonnement est pour le prisonnier un puissant motif de bonne conduite.

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

M. COPP: Non. Il vaut mieux que l'article soit réservé jusqu'après six heures. Nous avons encore autres choses à dire à ce sujet.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à 8 heures).

Reprise de la séance

DISCUSSION D'UN PROJET DA LOI CONCERNANT LA NORTH AMERRICAN TRUST COMPANY OF CANADA

M. FRIPP propose:

Que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill n° 15), déposé par M. Mowat, tendant à autoriser la

North American Trust Company of Canada, et à l'effet de changer son nom en Scottish Canadian Trust Company of Canada).

L'hon. HUGH GUTHRIE (solliciteur général) : Monsieur l'Orateur, à propos du premier bill au feuilleton, le n° 15, à l'effet de constituer en corporation la North American Trust Company of Canada, je demanderai que le bill soit réservé et renvoyé au comité des bills d'intérêt privé en vue d'un changement de nom. D'après le bill, la compagnie qu'il a pour objet de constituer en corporation est la Scottish Canadian Trust Company of Canada. Il est évident que le premier nom offrait un inconvénient, mais, il existe déjà au Canada une compagnie qui fait affaire sous le nom de Scottish Trust Company. Cette compagnie demande à être entendue, et déclare qu'elle n'a pas reçu d'avis du changement de nom proposé, parceque le bill tel que présenté primitivement donnait à la compagnie le nom de North American Trust Company. Le comité des bills d'intérêt privé a cependant changé ce nom en celui de Scottish Canadian Trust Company of Canada. Comme la Scottish Trust Company n'a pas reçu avis de changement et voudrait être entendue, je crois que le bill devrait être renvoyé au Comité des bills d'intérêt privé pour être étudié de nouveau, et je propose qu'il en soit ainsi.

M. L'ORATEUR: Je ferai remarquer au ministre que la motion qui est en ce moment devant la Chambre, est à l'effet que je quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme en comité général. C'est le Comité général qui s'occupera du bill en question, et il ne serait pas conforme au règlement de le renvoyer en ce moment au comité des bills d'intérêt privé. Je ne doute pas que la motion puisse être réservée.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.)

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT A AUTORISER LA CANADIAN BAR ASSOCIATION

M. JACOBS propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill n° 3), déposé par M. Jacobs, tendant à autoriser la Canadian Bar Association.

Sur le préambule.

M. FORTIER: J'ai exprimé ma désapprobation de ce bill devant le comité des bills d'intérêt privé, et je désire répéter mon objection. Je ne crois pas que l'Association du barreau canadien devrait avoir le privilège de se servir de ce nom. Les différentes provinces ont leurs associations du barreau, et les membres de ces associations n'ont pas le droit d'exercer leur profession en dehors de leur province. De sorte que, pouvant être membre de cette nouvelle association, je n'aurais le droit d'exercer que dans ma propre province. Le nom porte donc à faux. Je ne dispute aucunement les fins de l'association; je crois qu'elles se recommandent probablement, et je ne m'oppose au bill que par ce qu'une association portant ce titre donnerait apparemment à ses membres le droit d'exercer en tout endroit du Dominion, tandis qu'il n'en serait réellement pas ainsi. Le nom d'Association of Provincial Bars of Canada pourrait être substitué. Je crois que le comité se rendra compte que mon objection est bien fondée, attendu que l'exercice de la profession d'avocat au Canada est un droit qui relève des provinces. Il ne saurait y avoir d'association du barreau canadien d'après nos lois; c'est pourquoi je crois que le bill devrait être renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, pour qu'un autre nom soit donné à l'association.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) : Chacun reconnaîtra avec l'honorable député que les différents barreaux sont provinciaux par leur organisation et par leur champ d'action, mais qu'ils ne se désignent pas eux-mêmes sous le nom d'"association". Je ne pense pas que ce qualificatif de "canadienne" soit là pour affirmer qu'il existe un barreau canadien; on l'applique à "l'association" à titre d'association du barreau uniquement, parce qu'elle se compose de membres des barreaux des diverses provinces du Canada. Autrement dit, c'est une association d'avocats canadiens. On ne doit pas oublier que bien que l'on constitue civilement cette association, son existence remonte à plusieurs années et qu'elle s'est fait connaître sous ce nom depuis, sans donner à personne l'idée qu'elle a la moindre prétention à créer un barreau canadien. Les dispositions du projet de loi lui-même font parfaitement comprendre qu'on ne fonde pas une société de barreau dans le sens où nous l'entendons pour les sociétés que nous comptons dans chacune des provinces, mais qu'il s'agit plutôt de constituer civilement une association à laquelle tous les membres de nos barreaux provinciaux peuvent appartenir, et c'est dans ce sens, et dans ce sens seulement, qu'on l'appelle une association du barreau. A mon avis, aucun mal ne peut résulter pour nous, à

titre de membres des barreaux provinciaux de ce que nous reconnaissons l'existence d'une association canadienne composée des membres de tous ces barreaux. L'association fait, à n'en pas douter, un excellent travail pour la profession en particulier et pour le Canada en général, en groupant des membres représentatifs de la profession dans toutes les provinces. Ces hommes prennent contact dans cette association, ils y discutent, au point de vue des intérêts communs à tous les habitants du Canada, les questions intéressant particulièrement leur profession. L'honorable député m'a paru s'inquiéter outre mesure peut-être de la signification que pourrait comporter le nom de cette association. Le comité devrait hésiter avant de priver cette association reconnue du nom sous lequel on l'a désigné jusqu'à présent, nom qui lui fait honneur et que tous les avocats canadiens voudraient lui conserver puisqu'elle est leur création à tous, quel que soit le barreau auquel ils se rattachent.

M. PROULX: Je partage l'opinion du très honorable ministre de la Justice. Je crois que les objections de mon honorable ami de Labelle n'ont pas leur raison d'être. Dans les provinces anglaises, le nom "barreau" n'a pas le sens qu'on lui attribue, dans la province de Québec. Je comprends que, dans celle-ci le barreau est le corps qui réglemente l'admission à l'étude et à la pratique du droit; dans Ontario, nous n'employons pas le mot "barreau" dans ce sens. L'institution correspondante, dans cette province, est la "Law Society of Upper Canada", une très vieille association qui date de 1792. Si nous adoptons la désignation que l'honorable député de Labelle a suggéré, il en résulterait peut-être quelque confusion avec d'autres barreaux qui ont été abolis, dans les différentes provinces. Il y a environ vingt-cinq ans, une association du barreau canadien a été formée et elle n'a pas changé de nom depuis. J'estime que les objections soulevées par mon honorable ami ne sont pas bien fondées et qu'on ne devrait pas opérer de changement.

(Le préambule est adopté.)

M. VIEN: Je demande l'application du règlement. Je ne trouve pas d'exemplaire du projet de loi dans ma liasse et je ne puis me le procurer. J'observe, en outre, que le bill n'est pas imprimé en français. Je demande, en conséquence, que la délibération du bill soit ajournée jusqu'à ce qu'on se soit mis en règle.

[Le très hon. M. Doherty.]

M. le PRESIDENT: L'honorable député qui est chargé du projet de loi peut consentir à ce qu'on en ajourne la délibération, mais, au point de vue strict du règlement je dois dire que c'est au moment de la 2e lecture qu'on aurait dû soulever cette objection relative à la publication du bill dans les deux langues.

M. VIEN: En vertu de quel article du règlement, s'il vous plaît?

M. le PRESIDENT: On trouvera la règle dont s'enquiert l'honorable député de Lotbinière à la page 508 du traité de Bourinot. Elle est ainsi conçue:

> Les lettres A et F du Feuilleton indiquent si cela a été fait. Si l'on soulève quelque objections à cet égard, elle empêchera la 2e lecture du bill le même jour. Mais si la motion a été faite et si l'on a laissé le débat se poursuivre, il sera trop tard alors pour soulever une objection à propos de l'impression du bill en français.

M. FORTIER: Je crois réellement que le projet de loi a été imprimé en français; en vérité, j'en ai vu un exemplaire, au comité des bills privés. Mais cela me rappelle une autre objection que je dois faire. Dans la traduction française, le bill a pour titre Bill pour incorporer la "Canadian Bar Association. Je crois qu'on devrait également traduire le nom comme ceci: 'L'Association du Barreau canadien".

(Il est fait rapport du bill qui est lu la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA SOCIÉTÉ GILMOUR AND HUGHSON, LIMITED.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill nº 14), déposé par M. Fripp, concernant la société Gilmour and Hughson, Limited et proposant d'en changer le titre pour: Loi modifiant la loi tendant à autoriser la société Gilmour et Hughson, Limited.

Sur l'article 1er (ratification de la distribution des deniers d'achat et de l'intérêt).

M. CAHILL: Le règlement permet-il que l'honorable député qui a présenté ce projet de loi nous explique maintenant les raisons pour lesquelles le sujet doit être soumis au Parlement sous la forme d'un projet de loi au lieu d'être traité de la façon habituelle par le département du secrétaire d'Etat.

M. FRIPP: Le projet demande tout simplement que la loi fédérale concernant Gilmour and Hughson, Limited, soit modifiée pour permettre aux actionnaires de repartir entre eux une certaine somme d'argent qu'ils ont reçue en accompte sur

la vente de leur actif. Gilmour et Hughson ont vendu toutes leurs forêts et leur actif à la compagnie Riordon et ils ont reçu un accompte de $500,000. Les seuls intéressés sont les deux familles Gilmour et Hughson et il n'y a aucun créancier. Le Parlement est tout simplement prié de modifier la loi, afin que l'argent puisse être reparti entre ceux qui y ont droit jusqu'au paiement final. Le prix d'achat ne peut être versé; d'après la loi projetée, qu'avec le consentement unanime de tous les actionnaires, et, comme je l'ai fait comprendre, il n'y a pas d'autres actionnaires que les deux familles précitées.

M. MARTIN: Le projet de loi n'est-il pas venu devant le comité hier et n'a-t-il pas été reservé pour plus ample examen.

M. FRIPP: Non, le bill n'a pas été discuté par le comité, hier, et, comme il appert aujourd'hui, unanimement approuvé.

M. VIEN: Je ne comprends pas très bien l'explication de l'honorable député. Pourquoi faut-il une loi spéciale dans la circonstance? Ne peut-on pas verser cet argent autrement?

M. FRIPP: La répartition de l'actif ne peut pas s'effectuer sous l'empire de l'ancienne loi à moins que la société se soit dissoute. Les intéressés ne veulent pas demander la dissolution, car cela pourrait leur faire beaucoup de tort, dans le cas où tous les versements du prix d'achat ne seraient pas effectués en temps voulu. La seule façon de pouvoir répartir le premier versement de $500,000 parmi les actionnaires est de modifier la loi pour autoriser cette répartition. Voilà tout ce qu'on demande dans ce projet.

M. VIEN: L'honorable député peut-il garantir au comité qu'aucune des parties intéressées ne s'y oppose?

M. FRIPP: Aucune.

(Le préambule est adopté.)

M. le PRESIDENT: Le comité vous propose que le titre de la loi soit remplacé par le suivant: Loi portant modification de de la loi autorisant la société Gilmour et Hughson, Ltd.

(Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu une 3e fois.)

M. FRIPP propose que le projet de loi soit adopté et que le titre soit remplacé par le suivant: Loi portant modification de la loi autorisant la société Gilmour et Hughson, Ltd.

Le projet de loi est adopté.

3e LECTURE

D'un projet de loi (bill nº 24) tendant à faire droit à Frank Alexander Staunton.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Pénitenciers, $1,371,600.

M. le PRESIDENT: Quand la séance a été levée à six heures, on était en train de discuter le budget de la Justice. Nous étions arrivés à l'article nº 35, qui est une demande de crédits de $1,371,600 pour les pénitenciers. La discussion n'était pas encore terminée.

M. COPP: Je remarque que les augmentations pour les différents pénitenciers s'élèvent à la somme assez considérable de $275,000. Le ministre peut-il nous donner quelques détails au sujet du pénitencier de Dorchester? Par exemple, les appointements et pensions de retraites qui s'élévaient l'an dernier à $60,000 sont maintenant de $83,000. Quelle est la raison de cette augmentation. Combien y a-t-il de fonctionnaires dans cette institution et quels sont leurs appointements? Combien en a-t-on mis à la retraite.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): L'augmentation est due au nouveau classement.

Le classement n'affecte pas seulement les appointements, mais aussi le montant de la pension de retraite, pension qui consiste en un certain nombre de paiements mensuels étant, je crois, un mois pour chaque année de service, mais basée sur les appointements des trois années précédant la mise à la retraite. Ainsi, une augmentation de traitement signifie aussi une augmentation de pensions pour ceux qui se retirent et les augmentations dans ce pénitencier particulier sont presque toutes attribuables à cette cause.

M. COPP: Le ministre a-t-il une liste de ceux qui doivent, au cours de l'année, se retirer de ce chef? Une augmentation de $28,000 pour une seule institution semble énorme.

Le très hon. M. DOHERTY: Quant à ce qui touche les retraites futures, nous ne pouvons qu'en apprécier le montant; il nous est impossible de dire d'avance si un individu sera mis à la retraite pendant l'année. Si nous agissions ainsi, cet individu pourrait mourir avant d'avoir droit à sa retraite.

M. COPP: Mourir de surprise?

Le très hon. M. DOHERTY: Nous ne mettons pas les gens à la retraite sans choisir, et à un âge fixe. La retraite d'un individu dépend de son utilité. S'il s'affaiblit au point de ne plus être utile au pénitencier, nous le mettons à la retraite. Aujourd'hui, il peut se trouver des hommes en possession de toutes leurs facultés et capacités, il nous est impossible de déterminer d'avance à quelle date ils seront mis à la retraite, mais, d'ici à un an, ils peuvent perdre ces facultés. Notre seule manière de procéder, c'est de baser nos prévisions sur l'expérience acquise pour fixer le montant approximatif dont nous pourrons avoir besoin.

M. COPP: Cet item de $50,000 pour terrains, édifices et matériel représente-t-il l'achat de nouveaux terrains, ou quoi?

Le très hon. M. DOHERTY: Cela ne comprend l'acquisition d'aucun terrain, c'est pour terminer une nouvelle aile, l'installation d'un service d'eau et l'entretien et réparations nécessaires aux édifices.

M. MICHAUD: Je sais qu'autrefois le gouvernement a acheté une grande ferme contiguë au pénitencier et que les forçats y travaillent, qu'ils la cultivent pendant l'été. Cette ferme a-t-elle rapporté des bénéfices au cours des dernières années? Quelles récoltes y trouve-t-on? Y élève-t-on des bestiaux? Quel est le revenu de la ferme?

Le très hon. M. DOHERTY: Cette année, le revenu de la ferme a été de $21,000. Si nous prenons tous les pénitenciers en bloc, la valeur des produits de l'an dernier, valeur estimée aux prix ordinaires du gros, est d'environ $94,000. Je crois que nous pouvons dire que nos exploitations agricoles ont été avantageuses.

M. MICHAUD: Quelle est la superficie de cette ferme?

Le très hon. M. DOHERTY: A Dorchester, environ 900 acres. On me dit qu'une grande partie est en marais et impropre à la culture.

M. EULER: Le ministre nous a dit cet après-midi que le nombre des détenus de Kingston était de 722. Quel personnel est nécessaire pour la surveillance de ces détenus?

Le très hon. M. DOHERTY: Actuellement, le personnel permanent de Kingston est de 98.

M. VIEN: Est-ce que les approvisionnements nécessaires à l'entretien du pénitencier sont achetés après adjudication? Permettez-moi de citer quelques articles:

[M. Copp.]

laine provenant des usines de la compagnie Amherst Woollen Mills, de Truro, $5,639.

Le très hon. M. DOHERTY: On demande des soumissions et les achats sont faits par la commission des achats. On a demandé des soumissions.

M. VIEN: La fourniture a-t-elle été accordée au plus bas soumissionnaire?

L'hon. M. DOHERTY: Je crois que les adjudications vont toujours au plus bas soumissionnaire. Les achats se font par l'entremise de la commission des achats.

M. VIEN: En ce qui regarde les opérations de cette commission, le ministre en est responsable devant le Parlement.

Le très hon. M. DOHERTY: J'accepte ma responsabilité pour l'achat et je suis certain que, dans ce cas comme dans tous les autres, l'adjudication a été faite au plus bas soumissionnaire.

M. VIEN: Est-ce qu'on a demandé des soumissions pour cet achat de $4,523 fait à la Canadian Cotton, de Montréal?

Le très hon. M. DOHERTY: On me dit que des soumissions ont été demandées dans ce cas, comme cela se fait pour tous les achats, les demandes de soumission étant faites par notre agent acheteur sous l'autorité de la commission des achats.

M. VIEN: Comment se font les demandes de soumission?

Le très hon. M. DOHERTY: Des formules sont expédiés au nom de la commission des achats.

M. VIEN: A qui?

Le très hon. M. DOHERTY: A tous ceux de qui la commission des achats considère que nous pouvons acheter des produits de ce genre.

M. PROULX: Le département a-t-il acheté des fournitures pour les pénitenciers du département de la Milice? Je vois dans les journaux que quelques compagnies d'Ottawa, Smith et Carey, par exemple, ont à vendre des couvertures, des draps et des confortables provenant du département de la Milice. Si ces articles pouvaient être fournis aux pénitenciers, ils ne coûteraient pas aussi cher que si on les achetait chez les marchands en gros.

Le très hon. M. DOHERTY: Nous avons eu une bon nombre d'articles provenant du département de la Milice et de la restauration des soldats dans le civil, sans payer naturellement, puisque les ar-

ticles appartiennent au Gouvernement. Par suite de la cessation des hostilités, il y a eu un surplus de marchandises dans le département de la Milice et dans tout ministère où nous avons trouvé un surplus d'articles dont nous avions besoin pour les pénitenciers; nous nous les sommes fait transférer.

M. CAHILL: Par quelle autorité fonctionne la commission des achats?

Le très hon. M. DOHERTY: Comme je l'ai expliqué cet après-midi, la commission des achats fonctionne en vertu d'un décret du conseil établissant l'inspection et la direction des opérations d'achat dans les différents ministères. Il y a eu quelque confusion—je ne sais pas si l'honorable député entretient la même idée—même entre la commission d'achat qui fonctionne ainsi et la commission d'achat qui existait avec des pouvoirs spéciaux sous l'empire de la loi des mesures de guerre. La commission actuelle a été nommée par le Gouverneur en conseil pour surveiller l'opération générale d'achat des différents ministères afin qu'il y ait une direction commune.

M. CAHILL: Je ne veux pas entrer dans une discussion au sujet de la commission des achats, mais je me souviens d'une tentative faite pour imposer une législation à cette Chambre dans deux sessions précédentes en vue de créer une commission des achats et je voulais seulement savoir si la commission actuelle avait été subrepticement imposée au public par un décret du conseil après qu'elle avait été refusée par le parlement. Est-ce la même commission, le même personnel?

Le très hon. M. DOHERTY: C'est un corps qui a des pouvoirs tout différents. La commission d'achat que l'on proposait de constituer par une loi aurait été un corps exerçant une autorité et un pouvoir en vertu d'une loi émanant du parlement. La commission actuelle d'achats est simplement un corps nommé par le conseil qui a la surveillance des achats de tous les ministères, pour exercer un pouvoir d'inspection et de direction sur les opérations d'achat des ministères en général. C'est un corps bien différent de celui qu'on avait envisagé de créer sous l'empire du projet de loi qui n'a jamais été mis à exécution. Si l'honorable député veut se reporter en arrière, il se souviendra que le Parlement a voté une somme d'argent spéciale pour les dépenses de cette commission d'achat et les explications que je donne maintenant ont été données à ce moment.

M. CAHILL: Le personnel de la commission actuelle est-il le même que celui de l'autre commission?

Le très hon. M. DOHERTY: Le personnel du service actuel n'est pas le même que le personnel de la commission d'achat prévue par la loi de mesures de guerre.

M. VIEN: Le ministre voudrait-il citer le pouvoir statutaire qu'avait le Gouvernement d'adopter un décret du conseil créant une semblable commission?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne peux pas citer de statut nous y autorisant spécifiquement, mais le Gouvernement a non seulement le pouvoir, mais le devoir d'administrer les affaires du pays et chacun des ministères fait ses achats sous la responsabilité du Gouvernement. Le Gouvernement tout entier est responsable des opérations de chaque ministère. Puisqu'il en est ainsi, il a paru sage de nommer une commission qui s'efforcerait de coordonner ces différentes opérations et d'appliquer un principe commun à toutes, mais cette commission n'a pas d'autres pouvoirs que ceux du Gouverneur en conseil. Ses fonctions sont d'aider le Gouverneur en conseil à remplir cette partie de son devoir d'administrer les affaires publiques qui comporte le soin de voir à ce que les achats soient faits, qu'autant que possible, dans les meilleures conditions.

M. VIEN: Mais le très honorable ministre ne dira pas à la Chambre que le Gouverneur en conseil a le droit de nommer une commission sans un pouvoir statutaire général ou spécial? Voici ce que je veux savoir: quel pouvoir général ou spécial avait le Gouverneur en conseil d'adopter le décret dont a parlé le ministre?

Le très hon. M. DOHERTY: Comme j'ai essayé de l'expliquer clairement sans y réussir évidemment.

M. VIEN: J'ai compris les explications du très honorable ministre, mais elles ne sont pas complètes, à mon sens.

Le très hon. M. DOHERTY: Il me serait peut-être impossible, en adhérant strictement à la vérité, de dire tout ce que l'honorable député désirerait me faire dire. Il existe certaines limites que ne doit pas dépasser celui qui s'efforce de dire la vérité. Peut-être n'importe-il pas toujours à mon honorable ami d'entendre la stricte vérité. Je le répète, le Gouverneur en conseil est responsable, parce qu'il constitue le pouvoir exécutif qui dirige l'administration des affaires publiques.

M. CAHILL: Il n'est pas responsable devant le Parlement.

Le très hon. M. DOHERTY: Certainement qu'il l'est. Je n'avais pas jugé à propos d'ajouter ces mots. Nous sommes donc responsables devant le Parlement et par là même devant le peuple pour ce qui a trait à la bonne administration des affaires publiques; or l'achat des fournitures nécessaires aux divers services publics constitue une partie des fonctions qui relèvent de la juridiction du pouvoir exécutif. Le Gouvernement adopte donc les méthodes qui, à nos yeux, sont les plus susceptibles d'assurer une surveillance convenable des achats de façon à protéger pleinement l'intérêt public et nous assignons cette tâche à certains fonctionnaires de l'Etat. La situation ne se trouve pas modifiée d'un iota par le fait que ces gens sont constitués en commission. Le Gouvernement est autorisé à choisir des gens dignes de confiance pour surveiller en son nom si les achats sont raisonnablement coordonnés et leur autorité découle nécessairement de ce que cette mission appartient à l'exécutif. La création de cette commission a été autorisée par le Parlement. Les fonds nécessaires à son organisation et à son entretien ont été votés par le Parlement après les explications les plus complètes sur son but et sa fonction.

L'hon. MACKENZIE KING: La Chambre comprend très bien que cette commission d'achat fonctionne d'après une autorisation différant de celle qui devait diriger la commission qui aurait été créée par le bill déposé lors de la dernière session et que le Gouvernement a jugé à propos de retirer. Quelle différence y a-t-il entre les fonctions et les pouvoirs de la commission d'achat créée en vertu d'un décret ministériel, et les pouvoirs de la commission qui aurait dû son existence à la loi déposée et retirée l'année dernière?

Le très hon. M. DOHERTY: Si le bill de l'année dernière avait été adopté, la commission d'achat aurait dû son existence à un statut; elle eût été indépendante de n'importe quel département du service public et elle exercerait des fonctions de son propre chef exclusivement. A l'heure qu'il est, elle se compose simplement d'un certain nombre de fonctionnaires que le Gouvernement a désignés pour surveiller les achats et établir une certaine coordination de façon à ce que l'achat des mêmes articles pour les différents ministères soit effectué par le canal et avec le concours d'une institution, qui est au fait des besoins des divers services de l'administration publique, expérience qu'elle a acquise et dont bénéficient tous les ministères. Le but que nous visons, c'est d'établir un système commun qui devra s'appliquer à tous les départements. La commission que nous désirions créer sous l'empire du bill de l'année dernière aurait été revêtue de pouvoirs spéciaux. La présente commission agit pour le compte des départements tandis que l'autre institution eût constitué dans un sens un département distinct, ayant le droit en vertu des pouvoirs dont il aurait été revêtu de régler ces questions et d'effectuer tous les achats. Sous le régime du bill de l'an dernier, la commission aurait eu le statut d'une sorte de département des achats tandis que la présente institution constitue purement et simplement un comité ou une commission—le nom importe fort peu—de fonctionnaires choisis par le Gouvernement pour surveiller et diriger les achats dans les divers services administratifs.

L'hon. MACKENZIE KING: Le ministre a établi clairement qu'il existe peut-être une différence de noms. Cependant, nous tenons à savoir quelle est la différence de fonctions entre la commission ou le comité actuellement existant et la commission d'achat que le Gouvernement avait l'intention de créer sous le régime du bill présenté l'année dernière?

Le très hon. M. DOHERTY: La différence qui existe entre des fonctionnaires de départements nommés par le Gouvernement et une institution créée par une loi du Parlement dans le but d'exercer la haute main sur tous les achats en vertu de pouvoirs qui lui sont propres. Voilà toute la différence. La présente commission se compose de fonctionnaires de l'Etat, auxquelles le Parlement n'a pas assigné d'autres fonctions que celles qu'ils peuvent exercer sous l'autorité du Gouverneur en conseil.

L'hon. MACKENZIE KING: Le ministre n'a pas encore répondu à ma question. Il a surtout appuyé sur la différence qui existe quant à la nature et à la composition de ces deux institutions.

Le très hon. M. DOHERTY: En deux mots, voici la distinction essentielle entre ces deux corps: La commission d'achat que nous avions l'intention de créer par une loi du Parlement eût été revêtue du pouvoir d'effectuer tous les achats. La commission existant actuellement agit en vertu de l'autorité du Gouverneur en conseil, qui a charge des achats et qui assume toute la responsabilité en toute cette affaire.

L'hon. MACKENZIE KING: La question d'autorité mise à part, quelles sont les choses que cette commission ne fait pas et que l'autre aura-il faites?

Le très hon. M. DOHERTY: Elle aurait exercé ce droit de prendre elle-même des décisions, droit que celle-ci n'exercera point. Je m'efforce de parler clairement, et je ne vois pas qu'on puisse s'y méprendre.

M. DUFF: Ce n'est pas très clair.

Le très hon. M. DOHERTY: Je regrette que la lumière ne puisse parvenir à nos collègues de ce côté. Mais ce n'est pas de ma faute.

L'hon. MACKENZIE KING: Je vais poser la question autrement. Y a-t-il des achats que cette commission pourrait faire aujourd'hui et que l'autre n'aurait pas eu le droit de faire, ou, inversement, l'autre commission aurait-elle eu le droit de faire certains achats que celle-ci n'a pas le droit de faire?

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas devant moi la disposition qui relate les pouvoirs de l'autre commission, mais voici en substance ce qui les distingue: l'autre aurait décidé les achats à faire et de quelle façon s'y prendre. Elle a décidé ces opérations de son propre chef. Celle-ci dirige les opérations des différents services, elle les coordonne et son autorité commence et finit avec celle du Gouverneur en conseil, de qui elle la tient. L'autre avait en propre une autorité dont l'exercice aurait pu être contraire aux décisions d'un département. Elle concluait les achats de façon absolue, alors que celle-ci les surveille simplement et les coordonne. Les dispositions de la loi, non encore votée, visaient à l'établissement d'une commission des achats comme corps distinct, agissant de sa propre autorité.

M. CAHILL: Les membres de cette commission étaient-ils choisis par la commission du service civil?

Le très hon. M. DOHERTY: Non, ils l'étaient par le conseil des ministres.

M. CAHILL: En vertu de quelle autorité pouvaient-ils être nommés par le conseil sans en référer à la commission du service civil?

Le très hon. M. DOHERTY: Ils n'étaient en rien soumis à la loi du service civil.

M. CAHILL: Ils ne sont apparemment soumis à aucune loi autre que celle du Gouvernement, et ce n'est pas une loi bien bonne.

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois que l'honorable député devra se contenter des mes explications.

M. CAHILL: Quelle est le personnel de cette commission qui fait des achats sous l'autorité du Gouverneur en conseil.

Le très hon. M. DOHERTY: Dans le moment. Elle se compose de M. Howard, qui en est le président, et du colonel Laflèche.

M. CAHILL: Deux seulement.

Le très hon. M. DOHERTY: Oui, deux.

M. VIEN: Il me semble que la loi du service civil s'applique nécessairement à la nomination de tous les employés publics tant du service intérieur que du service extérieur. Le ministre nous dira-t-il comment il se fait que, nonobstant la loi du service civil, on puisse nommer des fonctionnaires de l'Etat sans que la chose soit soumise à la commission du service civil?

Le très hon. M. DOHERTY: Ce ne sont pas là des emplois de commis dans le sens qu'on peut les faire remplir par des employés ordinaire. Ces hommes étaient appelés à exercer une surveillance particulière au nom du Gouverneur en conseil. C'est à lui que l'on jugea dans le temps qu'il appartenait sans doute de les nommer, et ils le furent. Il ne nous a pas paru qu'ils devaient être soumis à l'autorité de la commission du service civil. Si nous sommes à blâmer à cet égard, nous verrons à examiner l'affaire de ce point de vue. Pour ma part, j'avoue n'avoir jamais pensé, jusqu'ici, qu'il put être question de les faire nommer par la commission du service civil. On me permettra sans doute de faire observer que nous nous sommes écartés des crédits relatifs aux pénitenciers.

M. VIEN: Le très honorable ministre me permettra-t-il de répondre à cette remarque en lui disant que j'ai fait certaines questions sur la manière dont l'achat a été fait de certains articles qui ont rapport à l'article en discussion, c'est-à-dire les pénitenciers?

Le ministre nous a dit que l'achat avait été fait par une commission nommée en vertu d'un décret du conseil, et je dis qu'en questionnant le ministre sur la nature de cette commission, nous sommes strictement dans les limites du règlement et que nous nous en tenons à la question. D'après moi, le personnel de la commission, sa nomination et toutes questions se rattachant à la commission relève directement du crédit en délibération.

Puisque le ministre nous a dit que les membres de cette commission n'étaient pas des fonctionnaires gouvernementaux, au sens de la loi, mais des serviteurs de l'Etat,—"des employés ordinaires" pour me servir de ses propres termes,—je veux savoir de lui comment il peut se soustraire à cette disposition de la loi qui défend au Gouvernement de nommer un fonctionnaire de l'Etat autrement que par l'entremise de la commission du service civil ou qu'en vertu d'une loi spéciale.

Le très honorable ministre a dit que le cas actuel n'est pas régi par une loi spéciale — que le Gouvernement exerce les pouvoirs généraux conférés à Son Excellence le Gouverneur général en conseil et que cette commission d'achat avait été nommée dans l'exercice de ces pouvoirs. Je voudrais en savoir davantage et poser au ministre cette très simple question: Y a-t-il des membres du personnel administratif à Ottawa, qui peuvent être nommés autrement que par la commission du service civil ou en vertu d'une loi?

Le très hon. M. DOHERTY: Il me faut refuser d'entrer dans une énumération des pouvoirs de tous les autres ministères, mais d'après ce que je sais, il y a des employés qui sont nommés sans l'intervention de la commission du service civil. Quant à la question de régularité. . .

M. VIEN: Le ministre voudra-t-il être assez bon pour citer quelques exemples?

Le très hon. M. DOHERTY: Avec tous les égards dus à notre collègue, je ne pense pas que l'on devrait me demander de rendre compte d'un autre ministère que celui dont j'ai la direction. Je serai très heureux de discuter, en temps approprié, la question générale de la nomination d'une commission d'achat ainsi que la nature de la commission actuelle; mais je ne demande pas de crédit pour cette commission. Ce n'est d'ailleurs pas une commission attachée d'aucune manière à aucun département,—c'est un service constitué dans un but général. Mon honorable ami et moi différons d'opinion quant au mode de nomination de cette commission. J'ai exprimé la même. Mon honorable ami ne l'approuve pas et je suis obligé d'admettre que je ne vois pas comment je pourrai le convaincre que j'ai raison. Tout ce que je puis dire, c'est que malheureusement, son opinion ne s'accorde pas avec la mienne.

M. VIEN: Il y a quelque chose de plus à dire. Est-ce qu'il n'existe pas un arrêté en conseil défendant au Gouvernement de passer des marchés de plus de $5,000 sans soumissions et obligeant le ministre lui-même à prendre connaissance de ces soumissions en présence du secrétaire du département?

Le très hon. M. DOHERTY: J'ignore l'existence d'un pareil arrêté. Je crois. . .

M. VIEN: Une loi?

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois qu'il existe des lois concernant les achats de certains ministères, mais je ne sache pas qu'il existe un arrêté en conseil semblable à celui dont parle l'honorable membre.

M. VIEN: Eh bien, disons une loi. N'existe-t-il pas une loi obligeant tout ministre à demander des soumissions pour tout achat ou marché d'un prix au-dessus de $5,000, et le ministre lui-même à prendre connaissance de ces soumissions en présence du secrétaire du ministère?

Le très hon. M. DOHERTY: J'ignore s'il existe une loi de cette portée générale. Je crois qu'il existe des lois concernant certains ministères. Si ma mémoire m'est fidèle, il y a une loi concernant le département de la Marine et des Pêcheries qui contient une disposition de cette nature. Une loi semblable, je pense, existe pour le ministère des Travaux publics. Mais quant à la loi spéciale dont il parle, je puis seulement dire à l'honorable membre que j'ignore si elle existe. Naturellement, je ne prétends pas connaître toutes les lois en vigueur. Je suis ici préparé à discuter les budgets de mon ministère.

L'hon. MACKENZIE KING: Je pense pouvoir promettre à mon très honorable ami de citer la loi en question avant la fin de la séance.

Le très hon. M. DOHERTY: D'application générale?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui, une loi générale.

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas nié l'existence d'une telle loi. Répondant à une question, j'ai dit que, en ce moment, je ne me rappelle pas qu'il y ait une loi générale. Toutefois, je suis faillible; je me trompe peut-être.

M. McKENZIE: Nous nous sommes probablement laissé emporter loin...

Le très hon. M. DOHERTY: En effet.

M. McKENZIE:...cependant, je puis peut-être ajouter un mot. Au sujet de la nomination de ces commissaires, je ne saisis pas le raisonnement du ministre lors-

qu'il dit que lui, ou tout autre ministre ou n'importe quel ministère, a le pouvoir inhérent de faire ces nominations. Je ne le pense pas. Le Gouvernement et tout département de l'administration sont des créatures de la loi. Le droit coutumier ne crée pas de ministère. Ceux-ci et tous les services administratifs sont l'œuvre de la loi; il nous faut donc recourir à la loi pour connaître les pouvoirs d'un ministre ou ceux d'un département. Chaque département est régi par la loi qui l'a établi, et lorsque celle-ci ne confère pas tel ou tel pouvoir à un ministre, j'affirme que ce pouvoir n'existe pas, malgré tout le respect que je dois au ministre. Par conséquent, ces nominations ne sauraient avoir lieu en vertu d'un pouvoir inhérent qui n'existe pas, selon moi. Si une loi attribue ce pouvoir d'une façon générale, dans ce cas, il va sans dire, existe le pouvoir inhérent d'accomplir tout ce qui rapporte à l'objet véritable de cette loi; cependant, des prescriptions législatives existent relativement à tous ces départements et elles régissent la nomination d'un préposé aux achats. Elles sont censées avoir prévu tout ce qui est nécessaire dans chaque département; mais je ne saurais convenir avec le ministre qu'il peut passer outre et créer un autre corps ayant pour objet d'exercer une surveillance générale sur les achats de tous les départements. Je soutiens que le Gouvernement commet une irrégularité en faisant ces nominations, et qu'il agit arbitrairement lorsqu'il agit ainsi et qu'il appointe les titulaires.

M. CAHILL: Le ministre peut-il nous dire quand a été nommé la commission aux termes du décret du conseil en question?

Le très hon. M. DOHERTY: Il m'est difficile de me rappeler exactement la date. Bien que je ne veuille pas entraver injustement la discussion, les députés, d'un autre côté, doivent se rendre compte que cette commission n'a pas été nommée par mon ministère. En venant ici, je n'étais pas prêt à discuter une telle question. Elle est probablement fort discutable, et je me ferai un plaisir de la traiter au temps voulu. Si j'avais été averti qu'elle viendrait sur le tapis, je serais venu avec les dates et le texte du décret du conseil, disposé à discuter les raisons—que la gauche juge suffisantes ou insuffisantes—pour lesquelles il nous a semblé convenable que les membres de cette commission fussent nommés comme ils l'ont été. J'examinerai volontiers tous les détails et je faciliterai de grand cœur la discussion de cette affaire. Cependant, les députés de la gauche comprendront, je crois, que nous ne pouvons pas obtenir des résultats très satisfaisants en cherchant à continuer un débat avec un ministre qui, il l'avoue, n'a pas apporté les renseignements nécessaires, renseignements que les honorables députés lui demandent naturellement.

M. CAHILL: Si j'ai posé la question au ministre, c'était pour le tirer du présent dilemme en lui faisant dire quand la commission des achats a été nommée. Je crois savoir que le député de Lotbinière lui a fait une question au sujet d'un achat qui a eu lieu pendant l'exercice qui a pris fin le 31 mars 1920. Je ne crois pas que la commission des achats existait en ce temps-là, aux termes du décret du conseil ou autrement. Le ministre peut peut-être nous donner une autre réponse et sortir ainsi d'embarras relativement à la présente commission des achats, qui est illégalement constituée et lui cause de nouveaux ennuis.

Le très hon. M. DOHERTY: Je suis très obligé à mon honorable ami d'avoir voulu me sortir du pétrin. Je crois me souvenir que la commission des achats a été nommée au mois de juillet.

M. CAHILL: De quelle année?

Le très hon. M. DOHERTY: Le crédit a été ouvert pendant les derniers jours de la dernière session qui a pris fin le 1er juillet, il me semble.

M. VIEN: Le ministre nous dira-t-il de quel département relève la commission des achats?

Le très hon. M. DOHERTY: Elle fait rapport au ministère des Finances.

M. VIEN: Dans ce cas, elle relève du ministère des Finances?

Le très hon. M. DOHERTY: En tant qu'elle relève d'un ministère en particulier, car son champ d'action embrasse tous les départements.

M. VIEN: Je m'explique fort bien que le ministre ait répondu tantôt qu'il n'est pas prêt à discuter cette affaire de la commission sous ses divers aspects, et que s'il avait su que cette question dût venir sur le tapis, il se serait mis en mesure de fournir des renseignements complets. Je dois lui faire observer que nous nous sommes nous-mêmes engagés à l'improviste dans cette discussion parce qu'il nous a annoncé que les achats dont il s'agit ici ont été faits par l'entremise de cette commission. Pour nous, c'était là du nouveau pour la simple raison

que la commission des achats de guerre fut abolie au moment de l'abrogation de la loi des mesures de guerre. Un projet de loi fut, il est vrai, présenté à la dernière session, qui tendait à autoriser le Gouvernement à instituer une commission permanente des achats; mais ce projet fut retiré.

Ainsi, l'on a, sans consulter le Parlement, institué une commission en vertu d'un décret du conseil, sans autre autorisation législative que les attributions générales conférées à Son Excellence en conseil. On constate de plus que les membres de cette commission ne sont pas des fonctionnaires au sens de la loi; mais ce n'en sont pas moins des employés de l'Etat, bien que les dispositions de la loi du service civil soient en contradiction formelle avec l'avis du ministre sur les pouvoirs du Gouverneur en conseil en ce qui concerne les nominations aux administrations centrales.

Mais je ne veux pas insister davantage sur ce point. Il n'est que juste, ce me semble, de renvoyer la discussion à plus tard, afin que le ministre puisse se procurer les renseignements qui lui font si cruellement défaut ce soir; de cette façon, il sera en mesure, lorsque nous reviendrons sur le sujet, d'exposer les faits au comité.

Le très hon. M. DOHERTY: De cette façon aussi, la gauche aura l'avantage de discuter le sujet avec le ministre que de droit.

M. VIEN: En effet. Mais il convenait à tous égards de demander au ministre de renseigner le comité sur la façon dont se font les achats de son ministère. Je lui ai demandé comment on s'y était pris pour acheter certains articles déterminés, à savoir pour $9,900 à la maison Green, de Kingston; pour $5,639 aux Amherst Woollen Mills, de Truro; pour $4,523 à la Canadian Cottons, de Montréal, et pour $2,314 à la Canada Cement Company. Après avoir d'abord déclaré que ces achats avaient été faits par la commission, le ministre disait quelques instants plus tard, en réponse à une question du représentant de Pontiac, qu'autant qu'il pouvait se rappeler, cette commission avait été nommée en juillet 1920. Or, les articles dont je parle avaient été achetés pour l'année finissant le 31 mars 1920. Il n'était donc pas possible que la commission existât à ce moment-là.

Le très hon. M. DOHERTY: Il en existait une autre avant cela.

M. DUFF: Mais pas pour faire des achats pareils; l'ancienne commission était celle des achats de guerre.

[M. Vien.]

M. VIEN: Le ministre n'osera pas soutenir que la commission des achat de guerre est restée en fonctions jusqu'au 31 mars 1920. Puisque la commission des achats créée par décret du conseil en juillet 1920 n'est pas celle dont il a voulu parler, qu'avait-il besoin de répondre au représentant de Pontiac que la commission avait été instituée en vertu d'un décret du conseil de cette date-là? Le ministre daignerait-il nous renseigner sur le compte de la commission précédente qui fit les achats en question?

Le très hon. M. DOHERTY: Je le répète, je ne suis pas en mesure de fournir à l'honorable député de renseignements détaillés sur les deux commissions qui se sont ainsi succédé.

M. VIEN: Etait-ce la commission des achats de guerre?

Le très hon. M. DOHERTY: Une commission fut instituée par décret du conseil en vertu de la loi des mesures de guerre. Il me semble qu'elle est restée en fonction jusqu'à la fin de la dernière session. C'est alors que fut nommée la seconde commission, et c'est de celle-ci que j'ai voulu parler en répondant à l'honorable député de Pontiac (M. Cahill), parce que les membres de la gauche faisaient porter la discussion sur une commission qui, à ce qu'ils prétendaient, avaient été instituée par décret bien que le Parlement eût préalablement refusé d'en autoriser l'établissement. Je parlais donc de la commission à laquelle ils prêtaient une telle origine.

Je le répète, si l'honorable député tient à provoquer un débat portant sur les détails de la constitution de ces différentes commissions, je serai enchanté de croiser le fer avec lui; mais il est bien certain qu'en ce moment nous n'avons, ni l'un ni l'autre, sous la main les éléments qu'il faut pour donner quelque utilité à une discussion.

M. VIEN: Je suis satisfait, dans le moment. Monsieur l'Orateur, je pense que cette plus ample discussion ne sera pas inutile, parce qu'elle permettra au ministre de fournir les renseignements demandés au sujet, non seulement de cette commission, mais de toutes les commissions antérieures qui ont été créées par des décrets ou en vertu de la loi des mesures de guerre. Je désirerais certains renseignements sur l'achat à McKelvey et Birch, de Kingston, de divers articles au montant de $9,783, comme on le voit à la page L23 du Rapport de l'auditeur général. A-t-on fait un appel

de soumissions, et si oui, quels ont été les soumissionnaires?

Le très hon. M. DOHERTY: Si cela intéresse mon honorable ami je puis avoir ces renseignements, mais, en ce moment, la seule réponse que je puisse faire c'est que ces achats ont été faits conformément au système généralement adopté, c'est-à-dire que des soumissions ont été demandées, et que, sous la direction de la commission qui existait à cette époque, les achats ont été faits des plus bas soumissionnaires.

M. VIEN: Alors, l'achat ne s'est pas fait directement par l'intermédiaire du ministère de la Justice?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne suis pas en mesure de dire si l'achat définitif s'est fait par l'intermédiaire de notre acheteur avec l'assentiment et l'approbation de la commission, ou s'il a été fait par un fonctionnaire de la commission. Je me procurerai avec plaisir ce renseignement pour mon honorable ami.

M. VIEN: Vu la réponse donnée par le ministre, je ferai observer qu'un ministre ne devrait pas se présenter devant le comité sans être prêt à donner les renseignements les plus complets sur les dépenses qui apparaissent au rapport de l'auditeur général pour l'année antérieure. On nous demande maintenant de voter $1,371,000 pour l'administration des pénitenciers.

L'an dernier, ce crédit était bien moins considérable. Pour le pénitencier de Kingston, le crédit de l'an dernier était de $71-000 de moins; pour celui de Saint-Vincent-de-Paul, $65,000 de moins; pour celui de Dorchester, $49,000 de moins, et ainsi de suite. C'est dans le but de donner les explications en détail que les crédits d'un département ne sont pas présentés avant que le rapport de l'auditeur général aient été déposé sur le bureau. En réponse au chef de l'opposition, l'autre jour, le premier ministre a dit clairement que les crédits des départements intéressés ne seraient pas discutés avant que le rapport de l'auditeur général ne fût déposé. Le ministre, assisté de ses fonctionnaires, sur le parquet de la Chambre, est censé donner tous les renseignements relatifs à chaque article contenu dans le rapport. Je pourrais citer au très honorable ministre l'exemple du ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) qui a fourni des explications détaillées sur ses crédits et qui a donné satisfaction aux deux côtés de la Chambre, tellement que mon honorable collègue de Dorchester (M. Cannon) lui a délivré un certificat de capacité. Je ne nie pas l'habileté du ministre de la Justice, mais je prétends qu'il n'a pas suffisamment préparé la présentation de ses crédits, et le comité devrait insister fortement à ce sujet.

Maintenant le ministre veut-il nous apprendre comment ont été achetés les articles suivants tels qu'on les trouve à la page L23 du Rapport de l'auditeur général: robinets, 46 à $1.45; coudes, 21 à $1.40; coudes de raccordement, 20 à 6.25; boulons et écrous en cuivre, 250 à 15 cents, etc., au montant de $9,783. Je doute, monsieur l'Orateur, que ces articles aient été achetés par adjudication sur soumissions. Dans ce cas d'appareils de plomberie, il semblerait qu'il vaut mieux faire les achats en gros. S'ils ont été faits en gros, des soumissions ont dû être demandées.

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai déjà dit que nous avons publié des avis d'adjudication pour ces articles comme pour le reste. Maintenant, je me demande pourquoi l'honorable député me reproche de ne pas avoir les détails de ces achats. Veut-il les documents de chaque achat en particulier? S'il se contente d'une déclaration générale, je lui affirmerai que tous ces articles ont été achetés par adjudication sur soumission. Il n'y a aucun doute que lorsque les articles étaient assez nombreux pour nous y autoriser, nous achetions en gros. Mais, par exemple, quand il ne fallait qu'une couple de robinets, il était assez difficile d'en commander suffisamment pour les acheter en gros.

M. VIEN: Ce crédit montre que les achats ont été de $9,000, d'une seule maison, pour un seul pénitencier en un an. Il me semble que ces fourniture, étant donné surtout que nous avons tant de pénitenciers, devraient toujours être achetés en gros. Quand on a acheté de McKelvey et Birch, de Kingston, 603 bouchons en caoutchouc dur à $32.25, je doute fort qu'ils aient été achetés après soumissions. Le ministre nous a dit, il y a un instant, que les achats ont été faits après soumissions quand les quantités permettaient de faire ces achats en gros.

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois avoir dit que nous les avions achetés des commerçants de gros, lorsque les quantités étaient suffisantes pour le permettre.

M. CAHILL: Les soumissions furent-elles ouvertes dans le département du ministre ou par cette commission secrète?

Le très hon. M. DOHERTY: Elles sont ouvertes par l'agent acheteur du ministère de la Justice, en présence de la commission d'achat ou de son représentant.

M. CAHILL: Le ministre n'essaye pas de se décharger de la responsabilité des achats fait par l'entremise de la commission d'achat?

Le très hon. M. DOHERTY: Je suis venu ici portant toute la responsabilité des achats; rien n'est acheté qu'après que la réquisition m'a été soumise et qu'elle a été initialée par le ministre. D'habitude, les achats au-dessous de $500 peuvent être initialées par le sous-ministre; mais, si la somme excède $500, il faut, avant que l'achat ne soit fait, que la requisition porte les initiales du ministre, et j'en ai toute la responsabilité. Je n'ouvre pas personnellement les soumissions. Je ne crois pas que la chose ait jamais été faite dans le ministère de la Justice, et malgré tous les égards que puisse m'inspirer l'assurance de quelques honorables députés, qui croient pouvoir produire une loi générale contenant toutes les dispositions qu'ils ont mentionnées, je crains qu'ils ne s'aperçoivent de leur erreur à ce sujet. La règle qui est en usage est celle qui l'a été de temps immémorable. Tout ce que nous avons acheté, de même que le prix que nous en avons payé, est inscrit aux comptes publics, les documents qui s'y rapportent sont tout à fait disponibles, si quelqu'un désire les examiner, et certes nous les produirons aussitôt et volontiers, et les soumettrons à tout examen que l'on voudra. C'est la première fois qu'on me laisse entendre que, parce que je ne suis pas venu ici avec tous les détails de chaque achat particulier qui sont mentionnés dans le rapport de l'auditeur général au bout des doigts, je fais preuve d'un manque sérieux de préparation. Si j'eusse pensé que l'on désirerait des renseignements aussi détaillés, je les aurais apportés. Je verrai à ce que l'honorable député ait tous les renseignements voulus, au sujet des crédits; lesquels, selon lui, exigeraient une plus ample investigation, et naturellement, ainsi qu'il en est pour tous les comptes publics, ceux de mon ministère peuvent être soumis au plus scrupuleux examen à l'endroit approprié—devant le comité des comptes publics.

M. VIEN: La longue expérience parlementaire du ministre lui rappellera que tous les ministres de la Couronne, le ministre des Travaux publics, le ministre de l'Agriculture et les ministres de chacun des autres ministères, arrivent toujours entièrement préparés à répondre aux questions qui peuvent leur être faites au sujet des dépenses. Je ne veux aucunement déplaire au ministre ni trop l'ennuyer; je ne désire simplement lui faire remarquer que nous sommes appelés, en ce moment, à voter un crédit de $1,371,600. Si je cherche à obtenir des renseignements, c'est dans le but de m'assurer que les achats pour ces pénitenciers, lesquels ont généralement besoin des mêmes articles, soient faits d'après un système général, afin d'épargner au ministère des dépenses inutiles qui résulteraient d'achats faits aux magasins de détail locaux. Les besoins sont pratiquement les mêmes pour tous les pénitenciers. S'il est exact, comme le prétend le ministre, que ces achats ont été faits par l'entremise de la commission d'achats, je ne vois pas la nécessité des détails que contient le rapport de l'auditeur général, indiquant des achats séparés, ici et là. Il me semble que les articles requis pourraient être achetés en grandes quantités par la commission, gardés dans un magasin central, et fournis aux divers pénitenciers, à mesure qu'ils en auraient besoin. Un système convenable d'achat pourrait diminuer considérablement cette dépense. Mais le comité n'a pas pu s'assurer, de manière certaine, si ces articles étaient achetés par la commission ou par le ministère.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Je pourrais citer au ministre le chapitre que j'avais à l'esprit, le chapitre 39 des Statuts revisés du Canada relativement aux Travaux publics. L'article d'interprétation contient cette définition:

"Ouvrage public" ou "travaux publics" signifient et comprennent tout ouvrage ou propriété sous le contrôle du ministre.

La section 36 se lit:

Quand il y a lieu de construire quelque ouvrage, sous la direction d'un ministère du Gouvernement le ministre qui a la charge de ce ministère demande des soumissions, pour l'exécution de cet ouvrage, au moyen d'annonces publiques, excepté dans le cas,

(a) d'urgence, alors que les délais nuiraient à l'intérêt public; ou

(b) alors que la nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus de célérité et d'économie par les fonctionnaires et par les employés du ministère; ou

(c) lorsque le coût estimé de l'entreprise n'atteint pas cinq milles dollars.

C'est l'article dont j'ai parlé.

Le très hon. M. DOHERTY: Les seuls travaux que notre département ait à sa charge sont exécutés par les forçats. Nous ne faisons pas exécuter de travaux publics par des gens du dehors. Nous fournissons les matériaux nécessaires aux ouvrages,

mais les travaux mêmes sont faits par les forçats, de sorte que nous n'avons pas d'adjudications pour des entreprises de l'Etat. Ces fournitures servent soit aux pénitenciers soit aux travaux de construction exécutés par les forçats.

L'hon. MACKENZIE KING: Le ministre ne considère-t-il pas que ces achats de matériaux sont en réalité des entreprises publiques relevant de lui.

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne vois pas que cette loi puisse s'appliquer d'une façon ou d'une autre aux articles dont il est question ici. On ne peut faire en sorte qu'un robinet soit un ouvrage public. Entre les articles qu'un honorable député à mentionnés se trouvaient des robinets que le département a achetés, j'en suis certain, pour servir aux pénitenciers. Ce sont les forçats qui font tout l'ouvrage sous la surveillance d'instructeurs, dans les différents métiers, au pénitencier même. Nous n'avons jamais d'adjudication de travaux publics.

L'hon. MACKENZIE KING: Le ministre ne considère-t-il pas que l'esprit de la loi soit comme un ordre donné par le Parlement quant à l'adjudication des travaux par voie de publicité et de concurrence?

Le très hon. M. DOHERTY: J'aimerais voir le statut, car il y a des lois spéciales qui se rapportent à des départements spéciaux. Si l'honorable député veut me permettre de jeter un coup d'œil dans les statuts, je crois pouvoir lui démontrer que cela ne s'appliquent point au présent cas. Voici:

Loi concernant les travaux publics du Canada. En la présente loi—
(a) "ministre" signifie le ministre des Travaux publics;
(b) "ministère" signifie le ministère des Travaux publics;
(c) "ouvrage public" ou "travaux publics" signifient et comprennent tout ouvrage ou propriété sous l'autorité du ministre.

C'est-à-dire, sous la haute main du ministre des Travaux publics. Voici donc une loi qui se rapporte toute aux travaux publics du Canada et dont toutes les dispositions sont soumises à cette définition que "ministre" signifie le ministre des Travaux publics et que "travaux publics" signifient et comprend tout ouvrage ou propriété sous le contrôle du ministre, c'est-à-dire le ministre des Travaux publics ainsi que nous le dit l'alinéa immédiatement précédent. Je ne crois pas que nous ayons besoin d'aller plus loin pour constater que cette loi ne peut s'appliquer dans l'espèce.

Il y a une loi relative au département de la Justice. Il existe aussi une loi concernant les pénitenciers qui traite du mode d'administration des pénitenciers. En ce qui concerne la loi statutaire, ce sont là les statuts qui gouvernent le travail du département. L'honorable député fait complètement erreur, je pense, s'il croit que le mot "ministre", dans cette loi, signifie n'importe quel ministre, étant donné que nous avons une définition de ce qu'est "ministre" dans cette loi. Il constatera qu'il y a d'autres départements au sujet desquels la loi contient une disposition analogue et formelle au sujet des entreprises dont le chiffre dépasse $5,000. Mais si l'article que l'honorable député cite avait l'application générale qu'il voudrait, il n'y aurait pas lieu de poser cette règle à l'égard d'autres départements. Je ne crois pas que j'aie besoin d'en dire davantage. L'article que j'ai lu dissipe toute obscurité. La loi divisée en deux parties dont la première s'applique exclusivement aux travaux publics sous le contrôle du département des Travaux publics.

L'hon. MACKENZIE KING: La 2e partie contient l'article auquel j'ai fait allusion, voilà le point. Mon très honorable ami constatera que la 2e partie embrasse tout le département.

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député n'a pas indiqué l'article de la loi qui parle de l'achat de marchandises comme étant un ouvrage public et nos entreprises se rapportent à l'achat de marchandises.

L'hon. MACKENZIE KING: Le ministre admettra qu'il a fait erreur, lorsqu'il a dit que cette loi se limitait aux ouvrages publics.

Le très hon. M. DOHERTY: La 2e partie dénote son application d'une façon générale aux travaux publics.

L'hon. MACKENZIE KING: A n'importe quel département de l'administration.

Le très hon. M. DOHERTY: Mais nous n'exécutons aucun ouvrage public. Nous ne faisons qu'acheter des marchandises.

L'hon MACKENZIE KING: La loi dit: "ouvrage public ou travaux publics" signifient et comprennent tout ouvrage ou propriété sous le contrôle du ministre. Le ministre dit-il que les articles qu'il achète ne sont pas dans sa dépendance.

Le très hon. M. DOHERTY: Mais "ministre" est défini en toutes lettres comme étant le ministre des Travaux publics.

L'hon. MACKENZIE KING: Ceci se rapporte à la première partie et non à la seconde.

Le très hon. M. DOHERTY: Où trouvez-vous une référence à la deuxième partie?

L'hon. MACKENZIE KING: A l'article 36.

Le très hon. M. DOHERTY: Si l'honorable député veut me citer un cas où ce département a exécuté des travaux publics, on pourrait étudier la chose, mais nos contrats n'ont trait qu'à l'achat de marchandises.

M. EULER: Le ministre veut-il nous dire sous quels titres sont marqués ces achats dans les estimations budgétaires?

Le très hon. M. DOHERTY: Ceci représente l'estimation des dépenses du prochain exercice et non les sommes dépensées l'an dernier.

M. EULER: Que comprend-on par exemple par "frais d'exploitation"? Dans le cas du pénitencier de Kingston, il y a une dépense de $7,000 pour les frais d'exploitation et $25,000 pour les industries. Que veut-on dire par là?

Le très hon. M. DOHERTY: La majeure partie des frais d'exploitation consiste en achat de charbon. Il faut que nous chauffions nos pénitenciers.

M. EULER: Ceci devrait entrer dans les frais d'entretien.

Le très hon. M. DOHERTY: Les frais d'entretien s'appliquent aux prisonniers et comprennent leur nourriture; mais il est possible que ce ne soit pas le terme exact qu'il convient d'employer. On se sert de l'expression "frais d'exploitation" pour désigner la totalité des frais d'administration du pénitencier. Ceci comprend toutes les fournitures, excepté la nourriture des prisonniers.

M. EULER: Qu'entend-on par industries?

Le très hon. M. DOHERTY: Les industries sont les travaux faits sur les lieux et qui nous rapportent des bénéfices; par exemple nous faisons faire des sacs à dépêches.

M. DUFF: Et des urnes à scrutin.

Le très hon. M. DOHERTY: Nous en faisons faire également. On y fabrique aussi des chaussures. Toutes les chaussures ainsi que les vêtements des prisonniers et des employés sont confectionnés sur place.

M. EULER: Est-ce que ces industries rapportent?

Le très hon. M. DOHERTY: Nous ne vendons rien en dehors du pénitencier, sauf les articles dont le Gouvernement a besoin. Nous faisons réparer les sacs à dépêche et nous avons aussi fait faire des vêtements pour le département des Affaires indiennes.

M. VIEN: Quelle est la limite des achats que le directeur du pénitencier est autorisé à faire? Peut-il acheter directement?

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'a le droit de rien acheter.

M. VIEN: Les autorités locales n'ont-elles pas le droit d'acheter directement?

Le très hon. M. DOHERTY: Dans un cas d'urgence, elles peuvent acheter un article dont on a absolument besoin dans le moment; par exemple, dans le cas où un tuyau éclaterait ou quelque chose dans ce genre-là. Mais, d'une façon générale, elles n'ont pas le droit d'acheter quoi que ce soit. Tous les achats sont faits ici par le département.

M. VIEN: Qu'on me permette de donner un exemple à l'appui de la suggestion que j'ai faite il y a un moment concernant la centralisation des achats pour les pénitenciers. Ainsi, si le ministre veut bien se reporter à la page 123, il trouvera un achat de 1,200 sacs de farine de la Lake of the Woods Milling Co., au prix de $5.40 le sac et un autre achat de 600 sacs de MacBroom, Kingston, au prix de $6.35. Il y avait donc une différence de 95 centins par sac entre ces deux achats. Je n'insisterai pas pour avoir des détails, car le ministre n'est pas en état de me les donner; mais il doit se rendre compte que le service des achats manque de méthode.

Le très hon. M. DOHERTY: C'est possible. On achète quand le besoin se fait sentir ou quand on pense acheter à meilleur compte. Je suppose que quand ces achats ont été faits, on croyait que le moment était bien choisi de le faire. C'est à l'acheteur à user de son jugement quant à la meilleure méthode qu'il convient d'adopter pour faire les achats. L'honorable député veut-il dire qu'il aurait mieux valu acheter le tout à $6.35? En réalité, il se trouve qu'on a pu obtenir de la farine un jour à $5.40. Il peut être préférable à un certain moment de n'acheter qu'une

quantité limitée et d'attendre une occasion plus favorable pour acheter le reste.

Je ne suis pas expert dans les questions de cette nature, mais ceux qui s'y connaissent me disent que le meilleur moyen d'obtenir un jugement final, général et excellent, c'est de prendre l'avis d'une personne compétente quant à l'époque où l'on doit prendre l'approvisionnement. C'est ce que nous avons fait et je suis certain que les résultats généraux convaincraient l'honorable député que nos achats ont été faits au mieux de nos intérêts.

M. VIEN: J'apprécie hautement le raisonnement du ministre, mais, en ce qui touche le système des achats, je crois qu'il doit nous éclairer davantage. J'admets qu'il peut être bon d'acheter en petites quantités quand les prix sont excessifs, mais ce que je voudrais savoir c'est comment on procède aux achats. Le ministre nous a dit que cela se faisait par son département soit par l'intermédiaire de l'agent acheteur, soit par celui de la commission; il ne le sait pas. Néanmoins, nous aurons sans doute occasion de revenir sur ce point quand nous en serons aux crédits de la commission.

Le très hon. M. DOHERTY: Voici ce qui se fait: Quand le pénitencier a besoin de certains articles, il envoie une réquisition au surintendant qui l'examine et qui l'accepte s'il juge que les demandes sont justifiées.

M. VIEN: Cela se fait-il périodiquement, tous les trois ou six mois, ou tous les mois?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui, quand il s'agit d'articles dont on a besoin pour une longue période, comme les épiceries et viandes qui constituent un approvisionnement régulier. Naturellement, il est des choses dont on peut avoir besoin une année et non pas une autre année. Dans tous les cas, à mesure qu'on a besoin de fournitures, et comme on peut prévoir les besoins de l'institution autant que des prévisions sont possibles dans les choses dont j'ai parlé, les réquisitions sont envoyées au surintendant. C'est lui qui les juge pour dire si elles sont nécessaires et qui les soumet ensuite à l'agent acheteur. Celui-ci examine les demandes à son tour, juge si elles sont nécessaires et décide aussi en ce qui regarde les conseils donnés pour décider ou acheter et quel prix doit être payé. Portant tout d'abord le certificat du préfet, le visa du surintendant et le visa de l'agent des achats, la réquisition arrive au ministre qui décide si elle est juste et convenable. Elle retourne ensuite au surintendant qui l'envoie à la commission des achats et c'est l'agent acheteur qui, sous l'autorité de la commission des achats, demande des offres pour l'approvisionnement des articles.

Quand des soumissions sont reçues, elles sont, je crois, ouvertes par l'agent dans le bureau de la commission ou, en tous les cas, en présence de son représentant et la commande est donnée à la personne qui fait l'offre la moins élevée. C'est là la manière d'agir.

M. COPP: Je ne veux pas insister inutilement pour avoir des renseignements, mais je crois, comme mon honorable ami (M. Vien), que lorsque le rapport de l'auditeur général sera déposé devant le Parlement, on devrait le comparer avec les prévisions budgétaires, parce qu'il constitue la base de nos prévisions de cette année. Je comprends que le ministre ait de la difficulté à répondre à brûle-pourpoint sur certaines questions touchant le rapport de l'auditeur général, mais il me semble que s'il ne peut pas nous donner les renseignements voulus à présent il devrait laisser cet item de côté et le reprendre plus tard quand il sera prêt à répondre plus complètement.

Le très hon. M. DOHERTY: Si c'est le désir de mon honorable ami, je ne m'y oppose pas.

M. COPP: J'ai sous la main un rapport des opérations faites l'an dernier par le pénitencier des Provinces maritimes, à Dorchester, dans mon propre comté. Je sais quelque chose des travaux de cette institution. En parcourant ce rapport, page par page, ma curiosité, si ce ne sont mes soupçons, est éveillée et je ne puis m'empêcher de croire que le ministre n'est pas bien renseigné au sujet de ce qui se passe à cet endroit. La région entourant le pénitencier de Dorchester et la ville de Moncton qui en est voisine, ainsi que la ville de Sackville, font des affaires considérables en farines et denrées alimentaires générales et, cependant, sauf pour les cas exceptionnels qu'on pourrait nommer des achats d'urgence, le rapport fait voir qu'un seul individu a vendu quelque chose à l'institution au cours de l'année dernière. Cet individu dirige un petit commerce dans la paroisse de Dorchester et le pénitencier lui fait faire environ $17,700 d'affaires. Je vois

que la viande et la farine sont achetées à Montréal, bien que beaucoup des marchands de bestiaux et des bouchers de Montréal viennent dans mon comté acheter du bœuf qu'ils expédient à Montréal pour le réexpédier au même endroit afin de nourrir les détenus. Je ne veux pas dire que le ministre connaît les faits exacts, mais il est évident qu'il y a quelque part quelque chose qui va mal.

Un marchand de Montréal ne peut pas vendre la farine à Dorchester meilleur marché qu'un marchand des Provinces maritimes, et il ne semble pas convenable que nous fassions venir des choses du dehors pour payer des frais supplémentaires de transport en les amenant aux Provinces maritimes, de Montréal, de Toronto ou d'ailleurs. Puis, monsieur le président, je vois que si l'on veut avoir quelques livres de graine de trèfle ou de gazon pour le pénitencier de Dorchester, c'est une maison d'Ottawa qui les fournit. Je constate qu'on a acheté de cette façon 400 livres de graine de trèfle, et je suppose qu'à Dorchester on a dû attendre qu'un mot soit envoyé à Ottawa et que l'achat y soit fait, bien qu'il y ait au moins vingt maisons d'affaires installées non loin du pénitencier, qui se font une spécialité de vendre de la graine de trèfle et de gazon comme le sait mon honorable ami de Saint-Jean (M. Elkin).

M. EDWARDS: D'où la font-elles venir?

M. COPP: Elles la font venir de l'Ouest et d'autres endroits. Ces maisons font venir ces graines et en ont une provision et une commande par téléphone amènerait une livraison en moins de six heures. Mais non, quand on veut avoir de la graine de trèfle, il faut la faire venir d'Ottawa. Il y a là de quoi piquer la curiosité. Je constate aussi que lorsque les autorités veulent de l'étoffe de coton elles la font venir de New-York. On a acheté 808 verges de toile de coton à une maison de New-York pour le pénitencier de Dorchester. Ce n'est qu'une petite chose, mais quand des affaires de ce genre se répètent toutes les années, cela excite la curiosité, si cela ne fait pas naître les soupçons; on craint qu'il se passe des choses dont le ministre n'a pas connaissance. Je voudrais qu'on m'explique pourquoi il en est ainsi et pourquoi ces commerçants qui sont éloignés obtiennent toutes les affaires pour les institutions des Provinces maritimes, quand on peut acheter les mêmes articles dans le voisinage de l'institution à meilleur marché, je crois, que les prix mentionnés à cet article.

[M. Copp.]

Le très hon. M. DOHERTY: Je suppose que mon honorable ami a remarqué que j'avais été critiqué par le député qui l'a précédé, parce que je n'achetais pas tout à la même place.

M. COPP: Non, je ne l'ai pas remarqué.

Le très hon. M. DOHERTY: Maintenant je suis critiqué parce que je ne répartis pas les achats.

M. COPP: Mon très honorable ami m'a mal compris. Je n'ai pas essayé de prétendre cela. Je soutenais que tout devait être acheté par soumission et j'étais d'accord avec lui que les fournitures devaient être accordées au plus bas soumissionnaire dans tous les cas où c'était possible; mais pour moi ces achats paraissent absolument inexplicables.

Le très hon. M. DOHERTY: Je me ferai un plaisir de prendre en note les articles dont a parlé l'honorable député et de lui envoyer des renseignements précis à leur sujet. Quant à M. Palmer qu'on a mentionné comme ayant fourni des marchandises pour $17,000, je comprends que la plus grande quantité était du charbon acheté dans le voisinage qui est une région productrice de houille. Je ne doute pas que l'on ne reconnaîtra qu'on a acheté le charbon dans les meilleures conditions possibles et par soumission. En ce qui concerne l'achat de la graine de trèfle à Ottawa je consens volontiers à l'étudier, mais je crois que l'honorable député a admis lui-même que si on l'avait acheté à Moncton le marchand aurait été obligé de faire venir la graine de trèfle d'ailleurs.

M. COPP: C'est possible, mais il y a un marchand là-bas.

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'ai aucun doute que la commission d'achat s'est procuré la graine de trèfle où elle pouvait l'acheter dans de meilleures conditions. Mais je serai heureux de m'en occuper et d'obtenir les renseignements nécessaires.

M. COPP: La maison d'Ottawa devait acheter la graine de trèfle et la revendre; elle ne la fabrique pas.

Le très hon. M. DOHERTY: Sans doute elle ne la recueille pas dans les rues d'Ottawa. Je ne connais pas les circonstances, mais peut-être que cette maison d'Ottawa était dans de meilleures conditions pour vendre à ce moment cette graine de trèfle que les autres maisons. Tous ces achats se sont faits d'après le système que j'ai expliqué tout à l'heure, mais à propos de

toute transactions particulière, je serai enchanté de fournir à l'honorable député les renseignements exacts qui se rapporteront à la question.

M. PEDLOW: Comme le ministre n'est pas à même de nous donner ce soir les détails précis des dépenses de l'an dernier, je me propose de parler pendant quelques minutes du tableau sommaire tel qu'il nous est présenté. En premier lieu, je voudrais savoir comment on est arrivé aux différents totaux et aux augmentations qui paraissent dans le tableau sommaire du budget. Je trouve qu'il y a un tableau général sommaire comprenant les totaux des crédits pour les différents pénitenciers. Ce tableau sommaire comprend le montant de $1,371,600 demandé par ce crédit pour l'année courante.

En regard de cette somme, nous avons pour l'exercice de 1920-1921 un grand total de $1,096,600, de sorte que le budget de l'année courante accuse une augmentation de $275,000 comparativement au dernier exercice. En chiffres ronds, il s'agit d'une augmentation de 25 p. 100, en tenant compte de l'ensemble du budget; maintenant, si nous examinons par le détail les chiffres qui sont donnés dans le résumé du bilan sous différentes rubriques pour les diverses institutions, nous constatons qu'à Kingston, l'augmentation moyenne a été d'environ 25 p. 100 et il en est ainsi de toutes les autres institutions de la première à la dernière. Cependant dès que vous examinez les chiffres en détail vous vous rendez compte de différences très appréciables. Voilà pourquoi je tiens à savoir par quelles méthodes on est arrivé à ces divers totaux et augmentations. Sont-ils dus à des raisons spécifiques dans chaque cas au s'agit-il d'une moyenne générale pour l'ensemble des crédits? Relativement au pénitencier de Kingston, sous la rubrique de: "Traitements et allocations de retraite", je relève une augmentation de $24,500, soit une augmentation d'environ 19 p. 100, par rapport au dernier exercice. Je dois faire observer toutefois que j'ai fait tous ces calculs à la hâte. Je constate de plus, que pour le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, les traitements et les allocations de retraite ont augmenté de $30,000, soit une augmentation de 35 p. 100 comparativement à l'année dernière. Pour le pénitencier de Dorchester, je constate une augmentation de $23,000 du même chef, soit une augmentation d'environ 36 p. 100 par rapport au dernier exercice. Je constate pour ce qui est du pénitencier du Manitoba une augmentation de $27,000 touchant les traitements et allocations de retraite, ce qui représente une augmentation de 66 p. 100 comparativement au budget de l'année dernière. Cependant pour le pénitencier de la Colombie-Anglaise, l'augmentation de ce chef ne s'élève qu'à $9,000, soit une augmentation de 17 p. 100 par rapport au dernier exercice. Mais dans le cas du pénitencier de la Saskatchewan, je constate une augmentation de $29,000 sous la rubrique de: "Traitement et allocation de retraite", soit une augmentation de 75 p. 100 par rapport à l'année dernière. Il semble y avoir quelque chose d'anormal dans ce cas. S'il est absolument nécessaire d'augmenter le chiffre des crédits inscrits sous cette rubrique, je soumets respectueusement—sans être au fait des causes qui justifient ces augmentations, car à venir jusqu'aujourd'hui personne n'a encore fourni d'explications à la Chambre—qu'on devrait fixer une moyenne générale pour l'ensemble de ce service. En d'autres termes, les causes qui militent en faveur de l'augmentation du budget d'une institution, devraient s'appliquer pour ainsi dire à tous les pénitenciers dans le même ordre d'idées.

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député se rendra compte que, sauf des circonstances particulières à certaines institutions—j'en ai énuméré quelques-unes cet après-midi en l'absence de mon honorable ami—les augmentations imputables aux mêmes causes donnent une moyenne assez juste de pour-cent. Prenons d'abord l'augmentation de $275,000 dans les dépenses totales; or nous constatons que les traitements et allocations de retraites sont responsables pour une somme de $142,500. De cette somme, plus de $100,000 sont imputables sur le compte des augmentations occasionnées par le nouveau classement, un montant de $11,000 est imputable aux promotions des gardes nécessitées par le nouveau classement, un autre montant de $10,000 est affecté à la création d'une classe d'institutions, et l'augmentation du personnel rendue nécessaire par l'augmentation du nombre des détenus exige la dépense d'un montant supplémentaire de $21,500, y compris les gratifications résultant de l'augmentation des traitements sous le régime du nouveau classement. De plus, nous sommes dans la nécessité de consacrer un crédit supplémentaire de $24,000 à l'entretien des forçats dont le nombre a considérablement augmenté. En effet, le nombre des détenus a augmenté de 391 dans l'espace de vingt-deux mois; or on estime que si cela continue ainsi jusqu'au mois de mars

1922, nous aurons besoin d'un crédit supplémentaire de ce chef. Pour ce qui est des autres crédits supplémentaires, nous avons besoin d'une somme de $15,000 pour terminer les travaux à la nouvelle chambre des chaudières au pénitencier de Kingston. Quelques-unes des chaudières sont en usage depuis plus de trente-cinq ans, de sorte qu'elles sont hors d'usage à l'heure qu'il est. Nous nous sommes donc rendus compte qu'il est absolument nécessaire de remplacer ces appareils, et de construire une nouvelle chambre des chaudières; il va sans dire que la main-d'œuvre sera fournie par les forçats. De plus, nous avons jugé à propos de faire inscrire au budget un crédit de $20,000 afin de faire face à une augmentation possible des prix du combustible durant l'exercice en cours. Nous avons été obligés de débourser l'année dernière des sommes bien plus élevées que nous ne l'avions prévu. En Saskatchewan, je le répète, les crédits que nous demandons pour l'entretien du pénitencier accusent une plus forte augmentation que n'importe où ailleurs. J'ai exposé les causes de cette augmentation avant l'arrivée de l'honorable député. Ces augmentations sont surtout dues aux nouvelles cellules que nous faisons construire et dont le besoin se fait sentir à cause de l'augmentation du nombre des détenus à cette institution, vu que les condamnés d'une partie de l'Alberta y sont internés tandis que les autres sont envoyés au pénitencier du Manitoba. La fermeture du pénitencier de l'Alberta nous permettra de réaliser des économies appréciables, bien que pour commencer cette réforme nous oblige à faire des dépenses supplémentaire ailleurs. Je crois avoir répondu à toutes les objections qu'a soulevées l'honorable député.

M. PEDLOW: Bien que le ministre se soit fort étendu sur le sujet, il ne m'a pas donné les renseignements que je désire.

Je regrette de n'avoir pas été dans la Chambre cet après-midi au moment où le ministre donnait ses explications sur l'augmentation de 60,000 dollars pour achats de terrain, des bâtiments et du matériel au pénitencier de la Saskatchewan. Je vois, cependant, comme je l'ai déjà dit, qu'il y a augmentation de $29,000 dans la somme à dépenser pour des salaires ou pour des allocations de retraite, c'est-à-dire 75 p. 100 de plus que l'année dernière, au lieu d'une augmentation de 19 p. 100 à Kingston et de 17 p. 100 à la Colombie-Anglaise. Je vois, en outre...

[Le très hon. Doherty.]

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député voudrait-il me permettre de répondre à ses questions une par une?

M. PEDLOW: C'est ce que j'aurais voulu, mais le ministre a parcouru toute la gamme.

Le très hon. M. DOHERTY: Si on me le permet, j'expliquerai pourquoi il y a un plus grand nombre d'employés au pénitencier de la Saskatchewan. La réponse se trouve dans ce que j'ai déjà dit, que, cette année, la charge est double à la Saskatchewan. Jusqu'au milieu de l'année dernière, nous avions un pénitencier de plus dans l'Alberta. Nous l'avons fermé et avons fait transporter dans la Saskatchewan la majeure partie des forçats qui s'y trouvaient. Avec cet accroissement anormal du nombre des prisonniers, il a fallu nécessairement accroître dans les mêmes proportions le nombre des gardes.

Je dirai de plus—et ceci s'applique à tous les pénitenciers—que nous avons dû accroître le nombre des employés, afin de satisfaire aux vives remontrances de personnes qui, avec juste raison, nous ont dit qu'il faudrait prendre des dispositions en vue d'accorder au moins un jour de congé par semaine à chacun de nos gardes, à cause de la nature même de la tâche qu'ils accomplissent. Cela n'expliquerait point la différence des accroissements de frais entre le pénitencier de la Saskatchewan et les autres, mais cela explique l'accroissement dû au nombre des employés.

Le classement des fonctions publiques ajoute très sensiblement à ce que nous devons payer à ces fonctionnaires et, selon que je l'ai aussi expliqué avant que l'honorable député entrât, cette circonstance nous oblige à tenir compte d'avance de la question des gratifications, puisque le chiffre en dépend de celui des salaires. Le classement a également rendu nécessaire un plus grand nombre de fonctionnaires, à cause de la répartition nouvelle des devoirs qu'ils ont à remplir.

M. PEDLOW: Je suppose, monsieur le président, que ce classement est dû à la société Griffenhagen ou à celle d'Arthur Young.

Le très hon. M. DOHERTY: Non, nous avons entièrement échappé aux griffes des Griffenhagen.

M. PEDLOW: Le ministre croit évidemment à l'autonomie dans les pénitenciers comme dans le reste du monde.

L'article suivant se rapporte à l'entretien de forçats. Au pénitencier de Kings-

ton, cet entretien va coûter 14 p. 100 de plus; à Saint-Vincent-de-Paul, ce sera 40 p. 100; dans Dorchester, c'est 50 p. 100; au Manitoba, 66 p. 100; nulle augmentation à la Colombie-Anglaise; 66 p. 100 pour la Saskatchewan. Quelle que soit la personne qui ait charge du pénitencier, à la Colombie-Anglaise, elle mérite que ses services soient généreusement rétribués, puisqu'il est bien évident qu'elle gère cette institution avec économie.

Le très hon. M. DOHERTY: Le directeur de ce pénitencier le gère si bien qu'il n'y entre plus personne, et cela fait une grande différence dans la proportion des accroissements de la dépense à faire pour l'entretien des forçats. A Kingston, cet accroissement est beaucoup plus considérable qu'ailleurs, mais l'explication en est bien simple, et c'est que le nombre des forçats à nourrir, à vêtir et à pourvoir d'autres manières est beaucoup plus élevé dans cet établissement que dans les autres. Si je ne me trompe, le nombre des condamnés à Kingston s'est accru dans la proportion de 60 à 70 p. 100; à Saint-Vincent-de-Paul, ç'a été, je pense, de 48 p. 100 environ, et la différence dans l'accroissement proportionnel des frais d'entretien est dans un rapport assez juste avec l'accroissement proportionnel des condamnés. A la Colombie-Anglaise, la population du pénitencier ne s'est pas accrue, et il est par suite assez naturel que l'on y ait point d'accroissement de ces mêmes frais. La Saskatchewan et le Manitoba ont eu à se partager ceux qui antérieurement se trouvaient au pénitencier de l'Alberta, maintenant fermé; aussi, ces provinces accusent pour cette année un accroissement peu ordinaire des dépenses de toutes sortes.

M. PEDLOW: Je vois que, nonobstant une diminution du prix des tissus, des étoffes ou autres articles utilisés dans les travaux que l'on exécute au pénitencier, les sommes à voter pour ces choses sont, dans la plupart des cas, considérablement accrues cette année.

Pour Kingston, sous le titre "industries", l'augmentation est de $10,000 ou 66 p. 100; pour Saint-Vincent-de-Paul, 50 p. 100; pour Dorchester, 35 p. 100. Dans la Colombie-Anglaise, là où l'administration est évidemment bonne, il n'y a aucune augmentation. La personne qui en a la charge mérite l'approbation du Gouvernement; il doit diriger l'institution comme il faut. Considérant que le matériel de toutes espèces coûte de 25 à 33⅓ de moins que l'an dernier, je ne puis comprendre pourquoi ces crédits sont tellement plus élevés. Dans la Saskatchewan l'augmentation est très minime, environ 8 p. 100.

Le très hon. M. DOHERTY: Celui pour qui l'honorable député a tant d'admiration n'a pas d'augmentation parce qu'il n'y a pas d'augmentation dans le nombre des prisonniers; conséquemment, il n'a réellement pas à augmenter l'approvisionnement pour ses industries. L'honorable député dit qu'il devrait y avoir une diminution, parce que le matériel coûte moins cher, mais le fait est que l'augmentation, en général, à Kingston, par exemple, est pour l'achat de machineries.

M. PEDLOW: Les machineries ne coûteraient-elles pas meilleur marché cette année que l'année dernière?

Le très hon. M. DOHERTY: L'an dernier, nous n'en avons pas acheté ou très peu. Nous essayons de développer ces industries, et nous avons dû nous procurer des machineries à ces fins. Ce ne sont pas des choses que nous achèterons tous les ans, mais c'est une dépense qu'il nous faudra faire pour Kingston, cette année. L'augmentation de $5,000 à Saint-Vincent-de-Paul s'explique par le fait que nous achetons moins de machineries à Saint-Vincent-de-Paul qu'à Kingston. A Dorchester, les industries sont moins importantes et nous aurons moins de déboursés à faire. Les industries du Manitoba ne sont pas non plus aussi importantes que celles du pénitencier de l'Est qui est plus grand. Nous avons un moindre approvisionnement dans la Colombie-Anglaise, comme je l'ai dit, car les industries y sont peu considérables comparativement. Nous n'y avons aucun développement en vue, donc nous n'avons pas de dépenses additionnelles à y faire. Dans la Saskatchewan, les industries ne jouent qu'un faible rôle, quoiqu'il y ait une augmentation de $4,000; il y faut quelque machinerie, je pense, pour les travaux de charpenterie et les travaux mécaniques. Mais la culture est l'industrie principale au pénitencier de la Saskatchewan.

M. PEDLOW: Je désirerais, s'il est possible, obtenir des renseignements concernant les détails des divers crédits; c'est-à-dire, combien le ministre se propose de dépenser pour les machineries et pour les instruments agricoles pour les différentes institutions et combien pour les tissus, les étoffes de laine, ainsi de suite.

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas ce renseignement avec moi ce soir, mais je le procurerai à l'honorable député.

M. PEDLOW: Nous ne devrions pas adopter ces crédits sans savoir comment l'argent sera dépensé. Je conseillerais donc que nous fassions rapport de l'état de la question jusqu'à ce que nous ayons le renseignement voulu.

Le très hon. M. DOHERTY: Naturellement, si l'honorable député croit en avoir besoin, je le lui procurerai volontiers, et s'il croit que ces crédits devraient être suspendus jusqu'à ce que nous ayons le renseignement qu'il demande—s'il croit que ce soit essentiel à l'accomplissement de ses devoirs parlementaires—je suppose que nous devrons les suspendre pour le moment. Je propose donc que nous examinions les crédits de l'Agriculture.

M. McKENZIE: Nous pouvons renvoyer la discussion sur ceux-ci et examiner ces derniers ensuite.

Le très hon. M. DOHERTY: Si nos honorables collègues y consentent, je serais bien aise que le crédit puisse être adopté; c'est le dernier que j'ai. Les honorables députés peuvent compter que je leur en donnerai tous les renseignements voulus, et si nécessaire, en ferai venir l'occasion. Ce qui arrivera certainement lors des crédits supplémentaires, sinon en d'autres circonstances.

M. CAHILL: Dois-je comprendre que le ministre dise que l'augmentation du nombre de prisonniers à Kingston est plus grand qu'à Saint-Vincent-de-Paul?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui, l'augmentation à Saint-Vincent a été de 465 à 554, tandis qu'à Kingston elle a été de 60 à 70 p. 100, la population actuelle y étant de 721.

M. CAHILL: Le ministre peut-il nous dire ce qui est cause de la plus grande augmentation dans l'Ontario comparativement à Québec?

Le très hon. M. DOHERTY: Il me serait difficile d'en donner une raison. Il n'est que juste de dire que le pénitencier de Kingston reçoit un certain nombre de prisonniers qui ne sont pas imputables à l'Ontario—les femmes, par exemple, et aussi ceux que l'on considère comme étant tout particulièrement incorrigibles ou dangereux.

On croit que ce pénitencier est mieux aménagé pour la détention des gens extrêment violents, ainsi, il ne faut pas mettre sur le comte de l'Ontario le surplus de population du pénitencier de Kingston. Je conçois, il va sans dire, que le représentant de Pontiac (M. Cahill) s'attende à ce que notre province soit plus vertueuse que les autres.

M. CAHILL: En apparence, le ministre n'a pas l'idée que la loi de prohibition puisse influencer sur le nombre excessif des forçats de ce pénitencier comparativement au nombre des forçats dans les autres provinces.

Le très hon. M. DOHERTY: J'ignore de quelle loi de prohibition l'honorable député parle. Nous ne recevons pas dans les pénitenciers un nombre appréciable de délinquants contre les lois de prohibition; ceux-ci vont dans les prisons. La plus grande sévérité de ces lois ne devrait pas se manifester par l'augmentation de la population des pénitenciers. Je ne pense pas qu'une soif plus intense aurait pour effet d'augmenter la tendance au crime.

M. SINCLAIR (Guysborough): Au sujet de la commission des achats, le ministre nous a dit qu'elle se composait de deux commissaires, mais il ne nous a pas appris le nombre de leurs employés.

Le très hon. M. DOHERTY: Le personnel, etc., de cette commission ne relève aucunement de mon département. Je serai bien aise de me procurer ce renseignement, mais je ne l'ai pas à ma portée. Je n'ai rien eu à voir à la régie de ce département et, par conséquent, ce renseignement me manque.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ma remarque semble s'appliquer à tous les départements de l'administration, y compris celui du ministre.

Le très hon. M. DOHERTY: Cette commission nous est aussi utile; seulement, je ne me suis pas mêlé de ces opérations. Elle surveille mes achats comme ceux de tous les ministères; mais je ne suis jamais venu en contact avec elle et je n'ai jamais eu l'occasion de m'informer du nombre de ses employés. Je me ferai un plaisir d'obtenir le renseignement. La commission fait des rapports au ministre des Finances qui, je n'en doute pas, sera bien aise de fournir tous les détails de ce genre, un jour où il sera interrogé par le comité.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je suggère que nous obtenions le décret du Conseil aux termes duquel cette commission est nommée. Nous avons employé beaucoup de temps à discuter cette affaire et j'aimerais savoir exactement où nous en sommes.

Le très hon. M. DOHERTY: Je me le procurerai volontiers.

M. SINCLAIR (Guysborough): On a fait observer au ministre que le représentant de Cap-Breton-Nord-et-Victoria a révoqué en doute le pouvoir qu'avait le ministère de créer cette commission. L'honorable député dit qu'en l'absence d'une loi, le ministère n'est pas autorisé à nommer de commission. Depuis que je fais partie de la Chambre, l'usage a toujours été de s'adresser au Parlement afin d'obtenir le pouvoir de créer des commissions. Il en était ainsi lorsque la guerre s'est déclarée et lorsque a été rendue la loi des mesures de guerre qui a permis d'établir un grand nombre de commissions.

Cette loi n'existe plus, et le ministère a entrepris de créer une commission sans y être légalement autorisé, et s'il peut nommer une commission de cette façon, il peut, j'imagine, nommer n'importe quelle autre. Ce qui donne un certain caractère de gravité à cette affaire c'est que dans deux circonstances, lorsque le Gouvernement a demandé au Parlement l'autorisation d'établir cette commission spéciale, son projet a suscité de l'opposition, principalement dans les rangs ministériels, et le Gouvernement s'est aperçu qu'il ne pourrait probablement pas pousser l'affaire jusqu'au bout. Après plusieurs tentatives, le bill de l'an dernier a été retiré, et si je me souviens bien, après son retrait et après la prorogation des Chambres vers le premier de juillet, le Gouvernement a, pendant ce mois-là fait à huis clos ce que le Parlement avait refusé d'autoriser. Le Gouvernement a nommé une commission par un décret du Conseil, et soit qu'il y fut autorisé ou non, je soutiens que c'était une démarche répréhensible de sa part. Je demanderai maintenant au ministre de montrer le décret du conseil aux termes duquel cette commission a été nommée, lorsqu'il paraîtra de nouveau devant le comité pour expliquer son budget.

Le très hon. M. DOHERTY: Je serai bien aise de faire en sorte que le décret du conseil soit communiqué à la Chambre; mais je ne conçois pas, je l'avoue, qu'il se rapporte à mon budget. Je n'ai pas le moindre désir d'éviter la pleine discussion de cette question de la commission, mais je ne vois pas l'utilité de la rattacher à mon budget parce que cela ne fait que causer de l'embarras.

Nous ne sommes pas en présence d'une question claire au sujet de cette commission; nous avons à décider si un crédit de tant me sera ouvert pour le maintien des pénitenciers, et nous discutons en même temps la question de la légalité de la nomination de cette commission. Dans l'intérêt du débat lui-même, il vaudrait mieux, je crois, ne pas rattacher cette question à une chose avec laquelle elle n'a aucun rapport, d'ailleurs.

Je ne veux pas engager une discussion; pourtant, je tiendrais à relever un détail ou deux relativement à l'assertion de mon honorable ami. A mon avis, il s'agit de connaître les pouvoirs attribués au service qui est désigné sous le nom de commission. Ce n'est pas parce qu'on l'a appelé une commission que le Gouvernement était autorisé ou non à l'établir.

Voici quelle est la question: le Gouvernement a-t-il revêtu ce service de prérogatives qu'il n'était pas autorisé à lui accorder, à titre de pouvoir exécutif du Canada. Autrement dit, d'après ma manière de voir, le Gouvernement était-il autorisé à prendre des mesures pour faire surveiller les achats des différents ministères? En tout cas, c'est ainsi que la question se présente à mon esprit.

Quant au second point, à l'affirmation que le Parlement venait de refuser de rendre une loi et que nous avons été nommer une commission qui aurait dû être créée sous le régime de cette loi-là, si les députés jettent les yeux sur le budget du dernier exercice, ils s'apercevront que le Parlement nous a accordé une somme d'argent, 50,000 dollars, je crois—je ne me souviens pas du montant précis—pour l'établissement de cette commission.

M. VIEN: Le ministre dit-il que l'ouverture d'un crédit par le Parlement autorise implicitement le Gouvernement à nommer une commission?

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai toujours pensé que, lorsque le Parlement accorde une somme d'argent pour une certaine fin, cela implique que le Gouvernement est autorisé à accomplir cette fin.

L'honorable député a soulevé une autre question, à savoir: en supposant que nous puissions constituer cette commission, devions-nous nous adresser à la commission du service civil pour qu'elle en choisisse les membres? Je serais bien aise de discuter tous ces problèmes en temps et lieu; mais j'émettrai l'idée que le comité consente à suivre la ligne de conduite tracée par le représentant de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie), et à adopter ce crédit, mon dernier, en obtenant l'assurance que lors

de l'examen du budget supplémentaire, je procurerai à l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Pedlow) les renseignements qu'il cherche; et que, si l'honorable député de Lotbinière (M. Vien) désire des précisions au sujet des item particuliers dont il parle, je les lui fournirai. Et s'il faut une circonstance spéciale, je donnerai une autre occasion de discuter les achats pour les pénitenciers.

M. VIEN: Je n'exigerai pas les détails. J'ai simplement voulu indiquer au ministre ce qui me venait en l'idée: la nécessité d'établir un bon système d'achat. Le ministre nous a appris que les achats ont lieu par l'intermédiaire d'une commission; naturellement, nous voulions connaître la nature de celle-ci, renseignement que le ministre n'a pas pu nous donner. Aura-t-il l'obligeance de déposer le décret sur le bureau afin qu'il puisse servir à éclairer toute la Chambre? Cette demande n'embrasse pas seulement la commission créée par le décret de 1920; elle a trait à toutes les commissions dont le ministre a parlé ce soir.

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois que les décrets ont été mis sur le bureau à plusieurs reprises; cependant, je ferai en sorte que l'honorable député ait une copie des deux décrets.

M. CAHILL: La commission a-t-elle un caractère permanent ou provisoire? Je pose cette question parce que, dans le premier cas, si le ministre s'abrite derrière cette commission, nous pourrions nous montrer plus difficiles à l'égard de son budget que nous le serions s'il consentait à renseigner la Chambre sur les dépenses de son département.

Le très hon. M. DOHERTY: Elle n'a aucun caractère de permanence, en ce sens qu'elle pourrait être supprimée demain si on le jugeait à propos. Elle n'a point de durée fixe—je parle d'après mes souvenirs, mais j'en suis assez certain. Toutefois, nous serons mieux en état de discuter cette question lorsque nous aurons les documents sous les yeux.

M. VIEN: Le ministre sait que la nomination d'un serviteur de l'Etat par décret du conseil crée un serviteur public à titre permanent par opposition à un serviteur public employé provisoirement de par l'autorité d'un ministre; et si nous attribuons son sens usuel du mot "permanent", tel qu'il s'applique à un serviteur public ou à une commission relevant de l'Etat, cette commission est permanente autant qu'elle se distingue d'une commission nommée pour un objet déterminé.

[Le très hon. Doherty.]

Le très hon. M. DOHERTY: Je m'informerai si c'est une commission permanente ou non, et alors nous ne perdrons pas notre temps à discuter la signification du mot. Comme je l'ai dit, je n'ai pas ici les renseignements à première vue, mais je me les procurerai.

M. CAHILL: Je désire poser encore une question au sujet de la commission.

M. le PRESIDENT: Le président a accordé beaucoup de latitude, ce soir, mais il doit maintenant décider que la constitution de cette commission et des commissions antérieures, bien que la discussion de ce sujet ait été permise, ne se rattache pas strictement au débat. Le très honorable ministre de la Justice l'a fait observer trois ou quatre fois, et le président doit maintenant rendre sa décision dans ce sens.

M. CAHILL: J'allais simplement demander si, à l'avenir, cette commission ferait elle-même tous ces achats?

Le très hon. M. DOHERTY: Tant que la commission existera, mon département sera enchanté de sa juridiction. Tout ce que nous désirons, c'est de soumettre notre administration à toute la surveillance possible. Comme je l'ai déjà dit—je puis être blâmable sous ce rapport, mais je ne pensais pas que cette question des crédits des pénitenciers serait discutée dans tous ses détails—je ne suis pas prêt, ce soir, à donner des renseignements au complet touchant cette commission, à discuter sa constitution, son passé, et surtout son futur, mais je le ferai avec plaisir un jour ou l'autre.

M. PROULX: Cet après-midi, nous avons voté les appointements d'un acheteur du département de la Justice. Si tous les achats doivent être faits par l'intermédiaire d'une commission, je ne vois pas la nécessité d'un acheteur dans le département.

Le très hon. M. DOHERTY: Peut-être est-ce inutile, mais voici ce que nous avons trouvé sage de faire. Bien que les départements fussent autorisés à faire leurs achats, nous avons trouvé prudent de faire surveiller le travail des acheteurs et d'avoir quelque coordination. Je ne dis pas que ce sont les termes qui ont accompagné la création de la commission, mais tel a été le but de sa nomination. Nombre de minis-

tères ont des acheteurs, et nous avons trouvé bon d'avoir une commission qui surveillerait les achats et indiquerait la meilleure manière de procéder. Il est possible que ce ne fût pas absolument nécessaire, mais, à tort ou à raison, nous avons cru que c'était là une précaution sage. Cela n'empêche pas l'acheteur de garder ses fonctions dans son propre département. La seule différence est qu'il fait son travail sous la juridiction de la commission.

M. PEDLOW: Je tiens compte de l'observation du ministre qui a dit qu'il ne pouvait fournir des renseignements détaillés, ce soir. Je proposerais donc le renvoi de la discussion. Cependant, je désirerais poser une question au sujet du pénitencier de l'Alberta. Je vois un crédit de $5,000 pour cette institution. Je la croyais fermée.

Le très hon. M. DOHERTY: Elle a été fermée, mais nous avons encore la propriété et il faut payer le salaire d'un gardien, sans parler de quelques autres petites dépenses afférentes à l'entretien de la propriété. C'est un riche immeuble et nous espérons le vendre à des conditions très avantageuses. Ce crédit de $5,000 est destiné à son entretien. Peut-être ne sera-t-il pas dépensé en entier.

M. PEDLOW: L'immeuble a-t-il été mis en vente?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui, et nous avons demandé des soumissions, mais nous n'avons pas reçu d'offres satisfaisants à nos yeux. J'ai fait évaluer la propriété par une personne absolument désintéressée et que l'on m'a fort vantée. Cette personne a attaché une grande valeur à l'immeuble, mais le moment ne me semble pas favorable pour la vente. Nous croyons donc sage de garder la propriété, en attendant de meilleurs jours, et, naturellement, son entretien entraîne quelques légères dépenses.

M. VIEN: Si je comprends bien la publication du Gouvernement, il y a une diminution sensible dans le coût des matériaux et de la vie en général; mais, dans les crédits, sous le chapitre des dépenses de la main-d'œuvre et autres chapitres relatifs aux pénitenciers, je vois des augmentations considérables. Le ministre ne s'attend-t-il pas, durant la prochaine année, à une réduction considérable, du moins à une certaine diminution sous ce rapport?

Le très hon. M. DOHERTY: Nous espérons une diminution du coût de la vie, mais s'il continue à baisser et si le nombre de personnes qu'il faut nourrir ne cesse d'augmenter, on ne peut compter les nourrir avec une moindre somme.

Quant aux frais d'exploitation, si l'honorable député avait été en Chambre, il y a un instant, il aurait appris que cette rubrique comprend plusieurs articles qui n'ont rien à faire avec la cherté de la vie. Ainsi, comme je l'ai expliqué, nous achetons cette année pour les industries une certaine quantité de machines nécessaires à leur exploitations. Ce ne sont pas des choses que nous achetons tous les ans; cette année, nous tâchons de développer nos opérations et nous avons à cette fin acheté de nouvelles machines. On ne saurait comparer annuellement des dépenses de cette nature. J'ai tâché de faire comprendre cela.

M. VIEN: Le ministre dit qu'il ne s'attend pas à acheter tous les ans les machines qu'il a acquises cette année. Achète-t-il des machines pour tous les pénitenciers?

Le très hon. M. DOHERTY: Non.

M. VIEN: Les frais d'exploitation comportent-ils un accroissement pour tous les pénitenciers?

Le très hon. M. DOHERTY: Je serai enchanté de recommencer et de répéter tous les détails que j'ai donnés déjà, mais il semble malheureux que les honorables députés aillent et viennent quand je suis à fournir des explications.

M. VIEN: Je retire ma question.

Le très hon. M. DOHERTY: Je m'efforce d'expliquer ces articles de mon mieux, et je serai bien aise de répéter ce qui n'a pas été compris.

Des VOIX: Vous pouvez vous en dispenser.

L'hon. M. FIELDING: Disons que c'est lu.

M. CAHILL: Le ministre est-il sûr que les articles de la liste des Divers seront admis par le ministre des Finances? Comment seront-ils admis? Je parle de ce qui est à la page 64.

Le très hon. M. DOHERTY: Ces articles sont pour de faibles sommes. Je n'ai jamais jusqu'à présent rien demandé que le ministre des Finances, ou qui que ce soit qui a le soin d'approuver ces dépenses, n'ait pas trouvé raisonnable. Ainsi, je ne crois pas qu'il soit irraisonnable de demander 300 dollars pour dépenses imprévues pour le pénitencier de Dorchester. Je crois que cela doit paraître raisonnable.

M. CAHILL: Je ne crois pas que le ministre ait compris ce que j'ai voulu dire. Je trouve sous l'article Divers, dans les estimations budgétaires, une somme de 80 mille dollars pour la commission des achats. Je veux seulement savoir de quel ministre ces articles relèvent.

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai expliqué cela. Comme je l'entends, la commission des achats fait son rapport au ministre des Finances, et...

M. CAHILL: Le ministre des Finances approuve l'article?

Le très hon. M. DOHERTY: Je m'attends à ce que l'acceptation de l'article ne présentera aucune difficulté.

(L'article est adopté.)

Agriculture.—Institut international d'agriculture, $10,000.

M. PROULX: En quoi consiste le service qui se rattache à cet article?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture): Le service qui se poursuit à cet institut se rattache au Bureau international d'agriculture, qui a son siège à Rome. Toutes les principales nations du monde y sont représentées, et notre succursale à Ottawa fait la part du service qui revient au Canada. Elle s'occupe des rapports qu'elle reçoit du bureau central; l'institut fournit des renseignements sur les approvisionnements et fournitures des différents produits agricoles du monde, fait connaître les probabilités pour l'avenir, les perspectives des récoltes et recueille différentes données statistiques de pareille nature. Nous créons une précieuse bibliothèque à l'usage du ministère et de toute personne intéressée.

(L'article est adopté.)

Bétail vivant, $1,000,000.

M. PROULX: Pour quelle raison y a-t-il augmentation, cette année?

L'hon. M. TOLMIE: L'augmentation est due à l'accroissement des frais de voyages, à de nouvelles expositions qui ont justifié de leur qualification au cours de l'année, à certains travaux d'agrandissement, à l'exécution de projets déjà en voie, et au développement général de cet intérêt. On a attribué une somme de 25 mille dollars à des extentions probables du service au cours de l'année.

M. PROULX: Le ministre a parlé l'autre soir, d'animaux reproducteurs que le ministère prête à différents comtés. Il nous a dit que nous nous occuperions de ce sujet quand viendrait le présent article.

Quel est le nombre total des reproducteurs prêtés à des cercles agricoles?

L'hon. M. TOLMIE: 2,963 à 200 cercles.

M. JOHNSTON: Il y a environ deux mois, dès les premiers jours de janvier, un cercle formé dans la division électorale de Last-Mountain, a demandé un reproducteur. On a commencé par rejeter cette requête, les fonctionnaires du département exprimant l'opinion que le cercle n'avait pas besoin d'aide vu qu'il pouvait se procurer un reproducteur sans cela. La question me fut soumise, et je me suis mis en correspondance avec le département et le résultat fut qu'il revint sur sa décision et qu'il consentit à fournir un reproducteur. Jusqu'à present, toutefois, cette promesse n'a pas été remplie, autant que je sache. La dernière nouvelle que j'en ai eue c'était que le chef de la division du bétail s'était rendu dans l'Ouest et qu'il espérait pouvoir acheter un reproducteur aux foires du printemps. Avant-hier soir, en discutant ces crédits, l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a informé le comité qu'il y a quelque temps, on avait fourni à son comté environ quatre-vingts animaux reproducteurs. La population de mon comté va se demander comment il se fait qu'elle doit attendre si longtemps pour avoir un reproducteur, alors qu'on en fournit environ quatre-vingts à quelque autre comté. Certes, je n'ignore pas que cela n'est pas arrivé depuis que le ministre actuel est chargé du département. Tout de même c'était du ressort de son ministère. Aussi ai-je été indigné de ce qu'on n'ait pas traité mon comté avec les égards qu'il mérite. Autant que je sache, le cercle de Davidson, Saskatchewan, est le seul qui existe dans cette division et ceux qui le composent sont naturellement ambitieux. Même, ils se proposent de construire des silos et de se livrer à l'industrie laitière dans les meilleures conditions. Ils se préparent donc en conséquence et j'espère que le ministre verra à ce qu'on s'occupe de leur requête et à ce qu'on leur procure un reproducteur le plus tôt possible.

L'hon. M. TOLMIE: Si cette association y a droit, ainsi que l'honorable député le dit, il ne devrait pas y avoir de retard sérieux à lui fournir un reproducteur. Nos agents ont fait des achats aux foires du printemps. Il s'en est tenu une, à Regina, cette semaine, et l'on y a acheté un certain nombre de taureaux, de sorte que les électeurs de mon honorable ami ne souffriront

plus d'aucun retard. Au reste, j'étudierai la question et je la réglerai aussi bien que je le pourrai.

M. PROULX: Ces reproducteurs sont-ils achetés au pays ou à l'étranger?

L'hon. M. TOLMIE: L'élevage s'en fait au Canada, ils sont achetés aux foires ici, et nous achetons à vente privée ceux que nous ne pouvons nous procurer aux foires.

M. PROULX: Ces tauraux sont-ils de différentes races?

L'hon. M. TOLMIE: Nous fournissons des sujets de toute race demandée par un cercle, mais si quelque cercle obtient un animal pour deux ou trois ans et ensuite s'en procure un autre, nous ne permettons pas qu'on change la race, parceque nous n'encourageons pas les croisements. Nous ne voulons pas trop nous répandre et nous nous restreignons à la reproduction de certains types.

M. PROULX: Le ministre a dit, l'autre soir, qu'on louait ces animaux pour trois ou quatre ans. A l'expiration de ce terme, ne devraient-ils pas être renvoyés, et, s'ils ne le sont pas, que fait le département?

L'hon. M. TOLMIE: Il va sans dire que nous voyons à ce qu'ils soient remis, à l'expiration du terme fixé. Notre agent les vend ordinairement pour des fins de boucherie, s'ils ne peuvent plus servir à la reproduction. Dans le cas contraire, on les loue à quelque autre association.

M. PROULX: Je crois que l'honorable député de Dorchester a dit, l'an dernier, qu'on n'avait pas renvoyé quelques-uns de ces animaux qui avaient été prêtés à son comté.

L'hon. M. TOLMIE: C'était avant que je prisse la direction du département.

M. PROULX: Le ministre sait-il ce qu'il est advenu de ces taureaux?

L'hon. M. TOLMIE. Non. Je comprends que cela se passait, il y a environ quatre ans. Je ne puis au pied levé dire ce qu'on a fait de ces taureaux. Je me ferai un devoir de m'en informer. Si l'honorable député se souci d'avoir d'autres renseignements, je serai charmé de les lui fournir.

M. PROULX: Je tiens à obtenir ce renseignement, parceque si l'affirmation de l'honorable député de Last-Mountain (M. Johnston) est exacte, qu'on a prêté quatre-vingts têtes de bestiaux au comté de Dorchester alors que nous autres nous ne pouvons en avoir pour nos comtés, il faudrait au moins, nous mettre au courant de ce qui est arrivé.

L'hon. M. TOLMIE: On n'a jamais prêté un pareil nombre de quatre-vingts reproducteurs au comté de Dorchester. Je ne sache pas qu'aucun comté en ait reçu autant. Il n'y a eu que quelques taureaux ainsi prêtés, mais je ne puis, sur-le-champ, en donné le chiffre exact, vu que l'opération s'est faite, il y a déjà quelques années.

M. JOHNSTON: La déclaration qu'on m'attribue n'est pas de moi. Je n'ai fait que répéter ce que l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a dit, l'autre soir.

M. CAHILL: Avant que l'article ne soit adopté, l'honorable ministre veut-il nous informer si on a l'intention d'examiner d'autres demandes de crédits, ce soir?

L'hon. M. DOHERTY: Je ne pense pas que nous demandions au comité d'examiner d'autres crédits après que les quelques articles du budget de l'Agriculture auront été adoptés.

L'hon. M. TOLMIE: Je voudrais qu'on termine l'examen des crédits du département de l'Agriculture. Il ne reste que deux ou trois articles.

M. VIEN: Le ministre veut-il nous expliquer quel emploi il entend faire de ce crédit de $1,000,000?

L'hon. M. TOLMIE: Avec plaisir. En premier lieu nous faisons des dépenses pour encourager l'élevage des chevaux. Nous donnons des primes à des cercles de cultivateurs pour leur permettre de se procurer des étalons de choix; la prime représente environ un tiers du prix d'achat. Les animaux sont soigneusement examinés par un vétérinaire; ils doivent atteindre un certain poids et être exempts de toute tare héréditaire. Ce système ressemble au système écossais de primes qu'on emploie avec beaucoup de succès en Grande-Bretagne pour l'amélioration de la race chevaline.

M. VIEN: Quelle somme consacre-t-on à cela?

L'hon. M. TOLMIE: La dépense s'élèvera, cette année, à environ $90,000.

M. VIEN: Depuis combien de temps ce service fonctionne-t-il?

L'hon. M. TOLMIE: Depuis environ quatre ans. En plus de cela, nous faisons une distribution d'animaux pur sang pour la reproduction. Je crois en avoir parlé, l'autre soir. Dans tous les districts où il n'y a pas

de reproducteurs pur sang, les cultivateurs peuvent, en se constituant en groupes de dix, se procurer de notre département un sujet de reproduction pur sang qui leur est prêté gratuitement et que nous leur expédions à nos frais. L'entretien de l'animal est à la charge du cercle et le prêt est consenti pour une période de deux à trois ans. Les avantages sont les suivants: D'abord, cela a pour effet d'améliorer la qualité des bestiaux du district et au bout de cinq ou six ans, au lieu d'avoir des animaux de rebut, nous trouvons une bonne qualité de bestiaux. De plus, c'est un précieux enseignement pour les membres du cercle qui se rendent compte de l'avantage qu'il y a à employer des reproducteurs de race pure. Je dois dire que, l'an dernier, sur l'ensemble des animaux abattus dans les abattoirs soumis à notre inspection, moins de 10 pour 100 ont été trouvés bons pour l'exportation en Europe, ce qui montre la nécessité d'améliorer la qualité de notre bétail.

M. VIEN: Quel est le chiffre du crédit?

L'hon. M. TOLMIE: Cette année, il est de $60,000.

M. VIEN: Quel système de surveillance a-t-on pour s'assurer que l'animal est entretenu convenablement?

L'hon. M. TOLMIE: Les inspecteurs vont de temps en temps voir les taureaux. Quand ils ne sont pas bien entretenus, on les retire et le permis du cercle est annulé.

M. VIEN: Les animaux sont-ils renvoyés quand le département en fait la demande?

L'hon. M. TOLMIE: Oui, ils sont renvoyés au département et comme je l'ai fait remarquer, on les prête à d'autres cercles nouvellement formés, ou bien, lorsqu'ils ne sont plus d'aucune utilité, on les vend à la boucherie et le produit de la vente revient au département. Nous avons aussi ce qu'on appelle le "registre des vaches laitières" pour toutes les vaches de race pure. Par exemple, un laitier ayant un troupeau de vaches de pure race désire établir la réputation de son troupeau. A sa demande, nous envoyons un de nos représentants sur les lieux. Il déclare une, deux, trois, quatre ou cinq vaches, ou quel que soit le nombre de ses animaux. Le représentant du département lui indique la façon de procéder. Tous les jours on enregistre la quantité de lait donnée par la vache; s'il y a deux traites, on fait deux inscriptions. Chaque traite est enregistrée. La feuille contenant tous les renseignements est mise en évidence dans l'étable. Puis notre inspecteur visite les lieux à intervalles réguliers, environ six ou huit fois par année; il se rend compte de la proportion de gras que contient le lait, examine attentivement les chiffres de rendement pour chaque sujet et les compare avec les notes prises pendant les deux jours qu'il séjourne sur les lieux. A la fin de l'année, il est à même de donner le chiffre du rendement de lait et aussi le montant de gras de beurre fourni par chaque animal. Ce système est très utile à plusieurs points de vue. Tout d'abord, il augmente sensiblement la valeur d'un troupeau.

Je puis dire ici que nous avons eu en Colombie-Anglaise une vache qui a produit jusqu'à 33,000 livres en un an. Des résultats semblables, ou presque aussi bons ont été obtenus dans d'autres régions du Canada. Un tel record donne à une vache une valeur spéciale dans une localité particulière et, non seulement cela, mais le cultivateur qui cherche des animaux dans un troupeau provenant d'un bon taureau peut examiner les certificats d'antécédents de tous les animaux et se procurer un animal ayant un bon rendement plutôt qu'un autre de plus belle apparence, mais qui ne descend pas d'animaux à fort rendement. Ce système nous a donné d'excellents résultats. Un grand nombre d'animaux ont été inscrits dans les régistres de rendement et leur nombre augmente tous les ans. Jusqu'ici, nous avons eu 15,960 demandes.

M. VIEN: Quel montant doit être dépensé dans ce but?

L'hon. M. TOLMIE: Cette année, $23,880. Nous avons aussi ce que nous nommons le système des envois par chargement de wagon. J'ai fait observer il y a un instant que des milliers de bestiaux passent par nos abattoirs inspectés et ne sont pas en état de concurrencer sur le marché britannique avec les animaux venus de l'Argentine ou de l'Australie. Ces animaux arrivent maigres aux abattoirs, ils sont mal engraissés, de petite taille et c'est pourquoi nous faisons tout en notre possible pour encourager l'engrais des bestiaux dans le pays. Nous avons de plus inauguré ce système d'envois par chargement de wagon pour aider l'amélioration de notre bétail. Nous payons les frais de déplacement raisonnables d'un individu venu de la campagne au marché à bestiaux le plus rapproché pourvu qu'il achète là un chargement de plus de cinquante animaux et qu'il l'envoie à sa ferme.

M. VIEN: Quelle subvention accorde-t-on à celui qui achète un chargement de bestiaux pour les engraisser à point?

L'hon. M. TOLMIE: Nous lui payons simplement ses dépenses de voyage au marché, aller et retour.

M. VIEN: Payez-vous le transport des animaux à l'aller ou au retour.

L'hon. M. TOLMIE: Non, à moins qu'il achète des animaux de race. Le subside comprend le voyage et des dépenses raisonnables d'hôtel.

M. VIEN: Quel chiffre de dépenses l'article comporte-t-il?

L'hon. M. TOLMIE: Environ $4,000. Ensuite, nous avons ce que nous appelons notre système de secours. Dans l'ouest du pays, durant les années de sécheresse, des milliers de jeunes génisses, de moutons et de porcs étaient mis sur le marché pour être expédiés aux Etats-Unis ou envoyés aux abattoirs et leur état était si pitoyable qu'une fois préparés ils ne pesaient que 250 à 350 livres, alors qu'ils auraient pesé jusqu'à 800 livres s'ils avaient été à maturité. Nous payons les frais de transport pour renvoyer ces animaux aux fermes et, de cette manière, depuis que nous avons inauguré ce système, nous avons pu sauver 65,000 têtes de bestiaux, 60,000 brebis et 350 truies, qui sont retournés aux fermes et servent maintenant à l'élevage. L'année dernière, à cause de deux saisons de sécheresse successives dans la partie sud de l'Alberta et de la Saskatchewan, saisons suivies par un hiver très dur qui commença en automne pour ne se terminer qu'en avril, les pertes en bestiaux auraient été effrayantes si les colons avaient été abandonnés à leurs propres ressources. Nous avons agi en coopération avec les gouvernements provinciaux et les compagnies de chemin de fer et payé le transport du foin d'autres parties du Canada pour soulager ces colons. La somme dépensée par le ministère dans ce but est d'environ $500,000. C'est là un tiers du total, les deux autres tiers étant donnés par les gouvernements provinciaux et les compagnies de chemin de fer.

M. VIEN: Cela comprenait le transport des aliments pour les animaux?

L'hon. M. TOLMIE: Oui, et simplement pour établir notre système de secours. Je sais que d'autres départements du Canada ont dû donner des aliments aux colons eux-mêmes.

M. VIEN: S'agissait-il d'un prêt ou d'un don?

L'hon. M. TOLMIE: Un don. Il s'agissait simplement de sauver ces bestiaux qui eussent péri autrement et auraient ainsi amené la ruine de plusieurs cultivateurs.

M. VIEN: A-t-on l'intention de continuer ces secours?

L'hon. M. TOLMIE: Non, nous avons eu le bonheur d'avoir un des meilleurs hivers, dont nous ayons joui au Canada depuis des années et les bestiaux arrivent dans de si bonnes conditions que l'on envoie au marché un grand nombre de wagons d'animaux bien engraissés trois ou quatre semaines plus tôt que l'an dernier.

M. VIEN: Sur la somme de $975,000 qui a été dépensée, l'an dernier, je comprends qu'un crédit de $500,000 a été réservé dans l'intention que le ministre vient de signaler.

L'hon. M. TOLMIE: Non, c'est un crédit extraordinaire non compris dans celui-ci Il se trouvait dans le budget supplémentaire de l'an dernier.

M. REID (Mackenzie): Les membres d'un cercle de bestiaux ont-il l'occasion de faire le choix du taureau ou des taureaux qu'ils désirent? Si je pose cette question, c'est que j'ai vu plusieurs des taureaux shorthorn, fournis par le département de l'Agriculture et ils ne sont pas de la taille qu'ils devraient avoir. Il s'ensuit qu'un grand nombre de nos bœufs engraissés ne sont pas propres à l'exportation et si nous n'avons pas un gros type de taureaux spécialement pour l'élevage du bouvillon, nous ne pourrons pas avoir de gros bœufs pour l'exportation.

L'hon. M. TOLMIE: Presque tous ces taureaux sont des sujets d'un an, monsieur le président, et si on n'en prend pas grand soin, ils ne se développeront pas aussi rapidement qu'ils le devraient. Mais je crois que la véritable cause qui fait que ces bœufs ne sont pas propres à l'exportation, particulièrement quand le taureau est de race pure, c'est que dans beaucoup de cas ces animaux ne sont pas nourris dans leur jeune âge aussi bien qu'on devrait le faire. En réalité, nous savons tous que dans quelques régions d'élevage où l'herbe est assez épuisée, les éleveurs comptent trop pendant l'hiver sur l'oxygène pour alimenter leur bétail et ne lui donnent pas assez de nourriture.

M. VIEN: Quels étaient les règlements en vertu desquels on a accordé ces $500,000?

M. REID (Mackenzie): Je maintiens toujours que j'ai raison en déclarant que les

taureaux que j'ai vus, spécialement les shorthorns, ne sont pas du type lourd. Je devrais ajouter que c'était naturellement avant que mon honorable ami ait la direction du département. Peu importe comment vous nourrirez le type petit, monsieur le Président, vous n'aurez jamais le poids que vous désirez dans un bœuf si vous n'avez pas le type du poids lourd.

L'hon. M. TOLMIE: Ces taureaux sont ce que l'on pourrait appeler les taureaux ordinaires des champs. Nous n'achetons pas les plus gros types de taureaux shorthorns courts et épais, parce que ce serait dépenser trop d'argent pour les croiser avec des vaches ordinaires. Dans tous les cas, le prix de ces shorthorns baisse maintenant et nous pourrons nous procurer une meilleure qualité d'animaux que nous avons pu le faire dans le passé. J'admets que quelques-uns des taureaux envoyés par le département n'étaient pas remarquables, parce qu'avec les prix élevés et la grande demande de bestiaux Shorthorns, il était difficile de se procurer le type convenable et en outre souvent les éleveurs demandaient le type laitier de Shorthorns.

M. GOULD: Je comprends que la latitude dont jouissent les membres d'un club de chevaux, pour le type de chevaux de trait lourds, c'est-à-dire le Clydesdale, le Percheron, le Shire ou d'autres de cette nature, ne s'étend pas aux types de chevaux légers.

L'hon. M. TOLMIE: Cette latitude s'étend seulement aux chevaux du type lourd parce que l'automobile a eu un sérieux effet sur le type de chevaux légers dans ce pays. Il y a toujours un bon marché pour le cheval lourd. Dans quelques régions du pays, il y a un tel excédent de chevaux légers que nous avons essayé de les vendre en Europe sous forme de bœuf salé en barils et en boîtes, sans grand succès. L'an dernier, je crois que le nombre des animaux de ce type qu'on ne pouvait ni utiliser ni vendre s'est élevé à 26,000 têtes dans l'Alberta et dans la Colombie-Anglaise nous avons un grand nombre de chevaux légers dont beaucoup de bandes courent à l'état sauvage dans les vallée. Par conséquent, comme la demande de ce type est très faible, nous n'avons pas encouragé son élevage. Les bons chevaux de route sont toujours en demande et aussi les chevaux de selle et de chasse.

M. GOULD: Si un club commence avec un cheval Clydesdale, le département exige-t-il que le club continue l'élevage des clydesdale?

[M. Reid (Mackenzie).]

L'hon. M. TOLMIE: Nous consacrons tous nos effort à le persuader de continuer avec ce type-là.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je voudrais obtenir quelques renseignements du ministre au sujet des clubs dont il a parlé. Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris ce qu'il a dit. Je me souviens que l'an dernier une députation de mon comté, représentant des éleveurs locaux de chevaux est venue à Ottawa, dans l'idée de se conformer aux règlements du département pour obtenir une des subventions que le ministre a mentionnées.

Si j'ai bien compris, des difficultés ont surgi lorsqu'il s'est agi de satisfaire aux règlements à cause du nombre de cultivateurs qui sont tenus de signer la convention avant d'obtenir possession de l'animal. Est-il vrai que dix propriétaires de chevaux suffisent à la formation d'un club?

L'hon. M. TOLMIE: Oui, dix propriétaires sont suffisants pour former un club, et nous les aidons en payant un tiers de la contribution.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je désire savoir si les règlements ont été modifiés dernièrement?

L'hon. M. TOLMIE: Je ne le crois pas, ces règlements ont été jugés acceptables par tout le pays. Je serais heureux de fournir un exemplaire des règlements à mon honorable ami ainsi qu'à lui donner en particulier tous les autres renseignements désirables.

M. PEDLOW: Si un étalon, qui est prêté pour des fins de reproduction meurt tandis qu'il est en possession d'un cercle agricole, qui subit la perte?

L'hon. M. TOLMIE: Le département. Nous prenons toutefois des précautions afin que l'animal soit bien soigné. Nous avons des inspecteurs sur la route qui vont les visiter de temps à autre.

M. PEDLOW: Et qu'arrive-t-il si l'animal succombe à la négligence, aux mauvais traitements ou au manque de bons soins?

L'hon. M. TOLMIE: Nous subissons la perte; mais le nom du cultivateur responsable de la mort de l'animal est inscrit au tableau noir du département. Cependant, avec le système d'inspection en vogue nous sommes mis au fait de la situation avant qu'il soit trop tard.

M. PROULX: Ces animaux ne sont pas assurés?

L'hon. M. TOLMIE: Non.

M. VIEN: Le ministre est-il en mesure de me fournir le renseignement que j'ai demandé tout à l'heure?

L'hon. M. TOLMIE: Nous avons additionné le total des frais de transport; nous avons payé notre part, soit un tiers et le reste a été acquitté respectivement par le gouvernement provincial et les compagnies de chemin des fer.

M. VIEN: Par qui l'argent a-t-il été distribué?

L'hon. M. TOLMIE: Pour ce qui regarde le département, la division du bétail s'est occupé de l'affaire.

M. VIEN: L'item 49 ne renferme pas de dépense de la nature de celle que le ministre a mentionnée.

L'hon. M. TOLMIE: Non, il ne fait pas mention de cette assistance.

M. VIEN: Pour moi, nous sommes encore passablement loin du montant de ce crédit, soit un million de dollars.

L'hon. M. TOLMIE: Mais je n'avais pas terminé mes remarques. De plus nous maintenons un système de surveillance du marché aux bestiaux et un système tendant à encourager cette industrie dans les campagnes. Tous nos marchés à bestiaux sont astreints à des règlements raisonnables; nous avons la haute main sur ces établissements—en tant qu'il s'agit de la nourriture des animaux, des tarifs qu'ils exigent et ainsi de suite. L'administration voit à ce que les porcs soient tenus dans de bonnes conditions sanitaires. Je crois que sous ce rapport nous sommes fort en avant de nos voisins du Sud.

Le 14 janvier dernier, j'ai assisté à une réunion qui a eu lieu à El Paso, Texas. J'avais assisté à une réunion du même genre tenue au même endroit, il y a quatre ans passés. A cette époque, les délégués réclamaient l'adoption de règlements semblables à ceux que nous avons mis en vigueur. Cependant, lors de la dernière foire, je me suis rendu compte que les éleveurs américains n'ont pas encore réussi à faire adopter ces règlements; nous sommes donc en avant de nos voisins sous ce rapport.

Avec le système en vigueur en Canada, nous obtenons de ces différentes foires à bestiaux des renseignements sur l'état du marché et nous fournissons des cotes qui sont acceptées par tous les journaux du Canada. Les renseignements se communiquent d'une foire à l'autre et parviennent au ministère à Ottawa; or nous avons constaté que nos efforts ont réussi à stabiliser l'état du marché au bétail en Canada. De plus, nous avons des agents par tout le pays qui encouragent les cultivateurs à utiliser le système de vente coopératif et les résultats obtenus ont été remarquables, surtout dans les Provinces maritimes où les cultivateurs s'unissent et expédient des wagons chargés de bestiaux sur les grands marchés à Montréal et à Toronto où ils obtiennent des prix bien plus rémunérateurs que s'ils les avaient vendus sur place. Ce système est fort en vogue pour l'expédition sur le marché des moutons et des agneaux et les résultats obtenus sont fort satisfaisants.

Le département a encore prêté son concours aux éleveurs pour établir le qualité de la laine. Nous avons commencé par faire ce travail pour le compte de nos associations d'éleveurs régionales; il existe maintenant une association centrale d'éleveurs de moutons dont le siège est à Toronto. Cette association dispose d'une bonne partie de la laine canadienne par le canal d'un entrepôt central. J'ai été heureux d'apprendre qu'elle a vendu toute la laine qui lui a été expédiée jusqu'aujourd'hui.

M. VIEN: Quelle est la forme que prend l'aide de l'Etat?

L'hon. M. TOLMIE: Au début, nous avons aidé à ces associations en établissant la qualité de la laine. Nos inspecteurs accomplissaient d'abord cette tâche sur place dans les différentes régions du pays de l'Atlantique au Pacifique; à l'heure qu'il est toutefois, la plus forte partie de ce travail s'accomplit à l'entrepôt central, à Toronto.

La vente faite en commun de cette laine a rapporté des prix bien meilleurs que si elle eût été faite par des marchands ambulants. Dans certains cas, la laine vaut près du double de ce qu'elle valait lors de la tonte; à la vérité, nous obtenons aujourd'hui de 24 à 26 cents, au lieu de 15 qu'elle nous rapportait au commencement de la saison.

M. VIEN: Est-ce que l'entrepôt central est la propriété de l'Etat?

L'hon. M. TOLMIE: Non, il est loué par cette association. Ce que nous avons pu obtenir avec cet entrepôt soutient avantageusement la comparaison avec ce qui s'est fait aux Etats-Unis. Alors que nous avons pu placer toute notre laine, celle des Etats-Unis ne s'est vendue jusqu'à présent que dans la proportion de 30 à 40 p. 100. Ce classement a eu une autre conséquence, et ç'a été que nos industriels se servent cette

année de plus de laine canadienne que jamais et, entendant parler du succès de cette coopérative, ceux qui ont de la laine à vendre ont commencé de le faire en utilisant l'entrepôt de l'association.

M. VIEN: Combien le Gouvernement dépense-t-il pour cet objet?

L'hon. M. TOLMIE: Environ $8,000, cette année, pour le classement des laines.

En vue de la manutention des œufs, nous avons formé dans tout le pays des cercles par l'entremise desquels l'on a pu, l'année dernière, vendre 300,000 douzaines d'œufs sur un total de 600,000 douzaines exportées. Cette manière de faire est en vogue dans l'île du Prince-Edouard, au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse et dans l'Ontario, provinces où elle est appliquée sur une grande échelle. Les cultivateurs conviennent de vendre en commun leurs œufs par l'entremise d'un receveur. Ces cercles se joignent à d'autres, ils s'assurent les services d'un agent rétribué et ils vendent leurs œufs à des prix beaucoup plus élevés maintenant qu'ils les conservent en bon état. Auparavant, ils portaient leurs œufs au magasin, où ils les échangeaient contre des épiceries, et, comme les œufs étaient souvent retenus là pendant un temps beaucoup plus prolongé qu'il n'aurait fallu, le consommateur des villes n'était pas toujours satisfait de l'article apporté sur sa table.

Le même mouvement a eu lieu dans le cas de la volaille. Nous avons en outre établi un système de nouvelles relatives au prix des œufs, de manière que les producteurs en sont toujours informés et peuvent toujours de cette façon obtenir les prix les plus hauts. Nous avons en outre une inspection des œufs pour le mouvement qui s'en fait entre les provinces et aussi pour l'exportation; je veux parler des œufs qui passent d'une province dans une autre, ou que l'on expédie vers la Grande-Bretagne.

Nous avons de plus institué un mode d'enregistrement de ce que les volailles produisent. Nous avons établi des types: celui de la poule qui pondra 150 œufs dans l'année, ou d'un troupeau donnant une moyenne de 150 œufs par poule, et celui de la poule qui passe pour pouvoir donner jusqu'à 225 œufs par an. Les propriétaires de poules qui produisent ce nombre d'œufs reçoivent un certificat, et les jeunes coqs sont enregistrés quand ils proviennent de poules qui ont de tels antécédents. De cette manière nous produisons des volailles de haute marque et, par un choix judicieux, nous avons pu arriver à faire produire à la même poule de 65 à 300 œufs par an. Permettez-moi de vous expliquer ce que cela peut nous valoir. Si le produit des 40 millions de poules qui existent au Canada dans le moment pouvaient s'accroître d'une seule douzaine d'œufs par poule en une année, cela monterait à près de $13,000,000. On voit par là combien immense est le champ qui s'ouvre devant nous.

[L'hon. M. Tolmie.]

M. VIEN: Quelle est la nature des services et de l'aide que vous fournissez dans ce sens?

L'hon. M. TOLMIE: Pour ce qui est de l'amélioration de la ponte, c'est un travail qui se fait à nos stations agronomiques, et quant à l'enregistrement des poules, les notes sont prises par des agents de notre service des volailles, lequel se rattache à la division du bétail.

M. VIEN: Y a-t-il une subvention?

L'hon. M. TOLMIE: Non, mais il y a les salaires, les frais de voyage.

M. VIEN: Pour les employés?

L'hon. M. TOLMIE: En ce qui regarde le service du bétail, nous exerçons un contrôle sur les exportations. Notre département a la haute main sur ce que fait l'administration des cours à bestiaux, comme aussi sur les droits à payer. Les maisons de commission relèvent de notre ministère. Tout commissionnaire a une caution et, s'il effectue une vente de bestiaux et qu'il s'enfuit avec les fonds, un recours nous est assuré.

Nous conduisons un service d'achats pour les cultivateurs. Nos représentants sont sans cesse dans les cours et, quand un individu n'a pas l'expérience qu'il faut pour lui permettre de porter outre-mer un nombre considérable de bestiaux, il s'adresse à l'un de nos agents, qui lui prête son assistance et le met en route, après lui avoir donné les renseignements sur la meilleure manière d'expédier sa marchandise.

M. LONG: En ce qui concerne les garanties des commissaires, j'ai cru comprendre, il y a quelques instants, qu'une de ces maisons avait fait faillite pour une somme considérable. Comment s'établit la somme de garantie? Y a-t-il une échelle mobile? ou la garantie est-elle fixe?

L'hon. M. TOLMIE: Il n'y a pas d'échelle mobile; la somme est fixée à $10,000; nous avons adopté un système d'échantillon dans nos expositions. Ceux de nos honorables députés qui ont visité nos grandes

expositions y auront vu, sans doute, nos lainage et nos œufs, le mirage des œufs, et les échantillons bien tentants de porc et d'agneau, lesquels étaient faits de plâtre de Paris et convenablement peints, de sorte qu'ils étaient une très bonne imitation du véritable article; l'objet en étant d'indiquer au public quelles sont les espèces requises pour le marché et les plus avantageuses pour la production.

Nous avons subventionné nos expositions d'été, et cette année nous avons mis une somme de $98,000 en réserve, tandis que la somme destinée aux expositions d'hiver est de $25,000. Nous y ajoutons, en proportion de la somme donnée en prix par les expositions elles-mêmes, une somme jusqu'à concurrence de $5,000. Ainsi, si une exposition donne $2,500 en prix, nous ajoutons dollar pour dollar à cette somme. Ces expositions hivernales sont des expositions de bestiaux engraissés, et la gratification est accordée en vue d'encourager l'abatage des animaux.

M. VIEN: Accordez-vous ces subventions à toutes les expositions de campagne?

L'hon. M. TOLMIE: Non, seulement à celles qui ont la somme requise.

M. VIEN: Quel est le minimum de prix qu'une exposition locale doive offrir?

L'hon. M. TOLMIE: Une exposition d'été doit contribuer au moins $4,000 pour les animaux vivants, avant de recevoir une subvention.

M. VIEN: Ces subventions sont-elles limitées aux animaux vivants?

L'hon. M. TOLMIE: Aux animaux vivants et aux volailles. Nous estimons que les petites expositions de campagne sont du ressort du gouvernement provincial. Nous n'accordons de subventions qu'aux grandes expositions. Nous donnons $25,000 par année à la Royal Agricultural Winter Fair Association de Toronto. C'est une nouvelle exposition établie aux mêmes fins que l'exposition internationale de Chicago. Cette dernière a rendu de grands services à l'industrie de l'élevage des animaux, des deux côtés de la frontière, et nos éleveurs canadiens ont pu, en deux circonstances, aller concourrir avec les éleveurs américains et remporter le prix. Les visiteurs, à cette exposition, seraient surpris de ses dimensions et de l'excellente qualité de bestiaux exposés.

M. VIEN: Puis-je faire observer au ministre qu'il serait à propos que le Gouvernement subventionne ces expositions de campagne, non seulement celles d'animaux vivants ou de volailles, mais toutes autres expositions de campagne. Ainsi que je l'ai fait remarquer lorsque le crédit pour les fermes expérimentales était à l'étude, l'autre soir, il y a peu de moyens d'encourager l'agriculture en général qui soient plus pratiques que ces expositions de campagne qui permettent aux cultivateurs de se réunir dans le principal centre de la région et voir ce qui a été fait par les cultivateurs, les meilleurs et les plus progressistes du district. Ces expositions locales sont subventionnées par le gouvernement provincial, mais il me semble que le gouvernement fédéral devrait aussi accorder quelque gratification aux mêmes fins.

L'an dernier, j'ai essayé d'obtenir une subvention pour l'exposition du comté de Lotbinière, laquelle est une des plus belles expositions locales dans ma région de la province, à cause de ses méthodes progressives. Je voudrais voir le ministre de l'Agriculture s'occuper de ces expositions locales et voir s'il ne pourrait pas faire appliquer une partie de ce crédit, ou bien demander au Parlement de voter une subvention pour ces expositions locales, ces expositions de comté.

M. STEIN: Je désirerais appuyer la proposition de mon honorable ami de Lotbinière, non seulement en ce qui concerne son comté, mais aussi le comté de Kamouraska, dont j'ai parlé en deux circonstances, au cours de la délibération des prévisions budgétaires de ce ministère. A Saint-Pascal, qui est le chef-lieu du comté de Kamouraska, non seulement nous avons une exposition locale, chaque année, mais nous y avons en permanence, un splendide édifice, lequel a été construit tout spécialement pour les expositions d'animaux. Le père de mon honorable ami de Québec-Sud (M. Power), qui est mort l'an dernier, avait une ferme dans le comté de Kamouraska et il avait l'habitude d'exhiber un grand nombre de bestiaux de pur sang, dans cet édifice du chef-lieu du comté. Il me semble que les cultivateurs du comté de Kamouraska qui se sont efforcés jusqu'ici de contribuer au progrès de l'agriculture devraient certainement avoir leur part de l'argent que le ministère alloue pour ces expositions.

M. FAFARD: Malgré ce qu'ont dit mes honorables amis de Lotbinière et de Kamouraska, leurs expositions locales ne sont pas à comparer avec celles que nous avons dans l'Islet.

M. VIEN: Je proteste fortement contre cette assertion.

M. STEIN: Kamouraska est le seul comté qui ait un pavillon d'exposition permanent.

M. FAFARD: Si je puis engager le ministre à accorder une allocation à l'exposition dans notre comté, j'en serai bien aise.

M. SINCLAIR (Queen) (I.P.-E.): Ceux d'entre nous qui s'intéressent d'une façon pratique à l'agriculture ont entendu avec plaisir le ministre raconter les démarches de la division de l'industrie animale pour la vente du bétail et de ses produits. Nous qui habitons le Canada oriental avons probablement eu des rapports plus intimes avec les fonctionnaires et nous avons pu mieux voir que la population des autres parties du Canada, comment l'argent était dépensé parmi les cultivateurs afin de favoriser la vente coopérative. Je tiens surtout à dire que de grands avantages ont découlés depuis quelques années, et principalement pendant la saison dernière, de l'aide des représentants du département pour la vente du bétail. Les cultivateurs qui font partie de nos sociétés coopératives ne connaissent guère les moyens de parvenir à faire transporter leurs produits à de longues distances.

Sous ce rapport, le représentant de la division de l'industrie animale, qui est établi à Moncton, nous a été très utile, l'an dernier. La division des oiseaux de basse-cour nous a aussi procuré de grands avantages. En parcourant le budget que le ministre a déposé, je constate que le crédit général de ce service est diminué cette année d'environ 250,000 dollars. La grosse somme de 390,000 dollars destinée à la division de l'hygiène des animaux représente une augmentation; mais, les autres crédits accusent une diminution. J'espère que le ministre n'a nullement le dessein de diminuer le nombre des employés dans le service des ventes ou de l'industrie animale, qui aident aux cultivateurs à disposer de leurs bestiaux, de leurs porcs, de leurs moutons, de leurs volailles et de leurs œufs. Du point de vue des cultivateurs du Canada oriental, il importe que la dépense de ce service augmente. Si nous ne suivons pas la marche du progrès, et si nous ne maintenons pas l'œuvre déjà accomplie, nous serons exposés à perdre le bénéfice de ce qui a déjà été accompli. Me fondant sur ma connaissance personnelle de la situation qui règne dans l'est du Canada, je crois que la législature et la population de ce pays approuveraient la dépense d'une somme plus forte pour aider aux associations agricoles qui se sont formées en coopératives afin d'atteindre les plus vastes marchés du Canada. Comme la députation le sait bien, pour vendre notre bétail, il faut que les cultivateurs de l'est du Canada l'expédient à la ville de Montréal où sont situés les cours à bestiaux et les abattoirs les plus rapprochés. Nous n'en avons pas de plus près qui puissent recevoir le bétail que nous ne pouvons pas vendre dans l'Est, et il faut que les secours qui ont été accordés l'an dernier augmentent pendant la prochaine saison. Si je me rends bien compte du sentiment des nôtres et de l'esprit de progrès qu'ils manifestent en donnant la main aux agents du département pour la vente de leurs bestiaux, je suis sûr qu'un plus grand nombre de ceux-ci seront expédiés aux cours de Montréal et de Toronto, l'an prochain, qu'il en a été expédié l'année passée. Je conseillerais surtout au ministre de persuader à ses collègues du ministère, si faire se peut, de lui accorder un peu plus de fonds qu'il n'en demande dans son budget pour l'exécution et l'extension des travaux de la division de l'industrie animale.

M. REID (Mackenzie): Je désire dire quelques mots de la garantie exigée des commissionnaires dans les cours à bestiaux. Au dire du ministre, ceux-ci donnent un cautionnement garantissant les éleveurs qui expédient leurs animaux aux cours contre les pertes, afin qu'ils soient sûrs de recevoir leur argent; cependant, tel n'est pas toujours le résultat. Le représentant de Battleford a déjà parlé de la faillite d'une maison de Winnipeg, l'automne dernier. J'ai appris que plusieurs éleveurs ont essuyé de grosses pertes sur les bestiaux qu'ils avaient expédiés par suite de la faillite de cette maison. Je suis d'avis qu'un cautionnement d'environ 10,000 dollars n'est pas suffisant: la somme devrait être augmentée de beaucoup.

Je tiens aussi à parler brièvement de la besogne de quelques-uns des fonctionnaires de la division de l'industrie animale, et surtout de celle qu'accomplit celui qui est posté dans la ville de Winnipeg. M. Johnson y fait un excellent travail en enseignant aux cultivateurs à expédier leurs bestiaux d'après la méthode coopérative. Les cultivateurs suivent un wagon de bouvillons jusqu'aux cours à bestiaux et de cette manière ils voient quelle doit être l'apparence d'un bouvillon gras, et ils apprennent à juger quand leurs animaux sont propres à l'expédition. Il y a encore cet avantage qu'ils peuvent faire revenir un wagon de bouvillons pour les engraisser.

Je désire louer le ministre d'avoir accompli ce travail qu'il continuera, je l'espère. J'insisterai aussi auprès de lui sur l'importance de surveiller de près le cautionnement des commissionnaires de bestiaux.

L'hon. M. TOLMIE: Cette question est présentement à l'étude.

M. CALDWELL: Je désire confirmer le témoignage du député de Queen (I.P.-E.) (M. Sinclair) concernant l'aide que les cultivateurs ont reçue des employés du département pour l'expédition de leurs bestiaux. Depuis qu'il a repris son siège, j'ai reproché à mon honorable ami de n'être pas allé assez loin. Ainsi qu'il l'a dit, nous devons expédier notre bétail à Montréal parce que les Provinces maritimes n'ont pas de marché plus rapproché.

Le ministre disait l'autre soir que l'on n'a pas établi d'abattoir ni d'entrepôt de réfrigération dans les Provinces maritimes parce qu'on n'y trouvait pas assez de bestiaux pour les maintenir en activité toute l'année durant ou pour les rendre profitables. Pour ma part, je suis d'avis qu'il n'y en aura jamais assez, à moins qu'on ne commence par établir un abattoir et un entrepôt de réfrigération. On pourrait débuter sur une petite échelle, et je suis sûr que l'entreprise, une fois en marche, se développerait rapidement.

Actuellement, il nous faut expédier nos bestiaux à Montréal ou à un autre port pour profiter des abattoirs et des entrepôts frigorifiques. Ensuite, les viandes doivent nous être retournées dans l'est du Canada, ce qui nous oblige à payer le transport à l'aller et au retour. Nous payons le transport du bétail jusqu'à l'abattoir et nos fournisseurs paient le transport des viandes qu'ils renvoient dans les provinces de l'Est. Là-bas, nos hivers sont longs et rigoureux. La plupart de nos cultivateurs qui ont des bestiaux doivent s'en défaire à l'approche de l'automne, époque de l'année où il n'a pas été aisé de les engraisser, pendant les chaleurs, principalement dans les pâturages. A ce moment-là, il n'y a pas d'endroit pour recevoir le bétail qui doit être vendu dans les Provinces maritimes, et le cultivateur n'obtient qu'un prix minime pour ses bêtes à corne.

Par malheur, nous ne nous livrons pas assez à l'engraissement en hiver. Si nous avions assez d'animaux gras à vendre vers Pâques, époque de l'année où des prix élevés prévalent, et si nous avions les facilités voulues dans les Provinces maritimes l'industrie du bétail s'y développerait promptement. Notre pays convient bien à l'élevage, mais nous manquons des moyens de tirer parti des occasions qui s'offrent.

Quant aux allocations à l'agriculture, j'ai pris intérêt à ce que le ministre nous en a dit. La société d'agriculture qui a son siège à Woodstock, dans le comté de Carleton (N.-B.), a-t-elle demandé quelque chose? Dans ce cas, quel espoir a-t-elle qu'elle recevra cette allocation?

L'hon. M. TOLMIE: Elle n'a pas fait de demande régulière. A en juger par le rapport de l'an dernier, elle paraît s'être mise en mesure d'obtenir l'allocation cette année.

M. CALDWELL: Je le croirais. J'ai entendu des députés se vanter des expositions de leur comté; ils prétendent qu'ils ont les meilleurs pavillons et les meilleurs terrains. Outre le ministre de l'Agriculture, j'inviterai les députés qui se sont livrés à des forfanteries au sujet de leurs pavillons d'exposition à visiter Woodstock (N.-B.) où ils verront l'un des plus beaux endroits de la terre pour les besoins d'une exposition.

M. VIEN: Nous en serons ravis.

M. CALDWELL: Il se trouve près d'un coude du fleuve et l'on s'y rend par un pont, je ne connais pas la somme exacte que cette société a dépensée depuis deux ans, mais je sais qu'elle a déboursé près de $80,000 pour des bâtiments et nos champs de course. Des gens des Etats-Unis fréquentent les expositions de cet endroit, et ils nous disent que l'emplacement est l'un des plus beaux qu'ils aient jamais visités.

(L'item est adopté.)

Contrôle des semences et de l'alimentation des animaux.

M. VIEN: Le ministre veut-il nous donner des détails relativement à ce crédit?

L'hon. M. TOLMIE: Quant à la division des semences, nous faisons l'inspection des grains de semence à l'automne et en hiver. Ces grains sont soigneusement examinés dans nos laboratoires établis ici et là dans le but de procurer des semences pures aux cultivateurs.

En été, nous encourageons la production de bonnes semences dans les groupements, et nous tâchons de faire cultiver certaines variétés de semence, afin que les acheteurs puissent en obtenir des wagons complets.

Nous tenons aussi des expositions de semences, et nous avons des gens qui vont dans les champs démontrer la nécessité d'employer de la bonne graine, et la manière d'en produire. Nos stations agrono-

miques mettent à l'essai de nouvelles variétés ou des variétés qu'elles ont déjà produites. Quand ces variétés ont une valeur réelle, la division des semences s'en empare pour les propager parmi le commerce dans les centres où nous tâchons d'intéresser autant de cultivateurs que possible à la production de semences marquées à l'A. Cela est d'une souveraine importance pour l'agriculture au Canada. Les semences médiocres ressemblent au bétail médiocre; on ne peut pas en attendre de bons résultats, pas plus qu'on ne saurait en attendre d'un taureau sans valeur.

Comme on le voit, d'excellents résultats ont été obtenus. Nous avons aussi un mode de production de ce que l'on appelle la graine à généalogie. On s'assure et on développe une variété qui, à la suite de sélections soigneuses poursuivies pendant trois ans, sont acceptées par l'inspecteur comme graines à généalogie.

M. VIEN: Est-ce que cet article de dépense s'applique à des subventions en graines de semence, ou à des subventions en argent comme prix pour du grain de première qualité.

L'hon. M. TOLMIE: La somme de $60,000 est votée à des expositions de graines de semence et, pour la vente des graines, il y a une organisation dans les localités centrales où elles se cultivent. Ainsi se développe un commerce entre les provinces et avec l'étranger. Par l'action de ce service, nous avons pu nous assurer de la graine pour la semence de nos propres légumes. Nous avons beaucoup accru la culture de la fléole, du trèfle et autres herbes, beaucoup de ces graines nous venaient du dehors avant la guerre. Nous menons une campagne de publicité en vue d'appeler l'attention du public sur la valeur de la graine cultivée au Canada, et nous avons en outre accompli une certaine somme d'ouvrage dans le développement du lin et dans l'inspection des pommes de terre. Nous avons, l'année dernière, fait l'inspection, dans la vallée du Saint-Laurent de 171 wagons de pommes de terre pour semence. Nous avons en outre, aux élévateurs de tête de ligne, fait le classement des graines de semence. Elles sont classées selon qu'il s'agit d'en faire emploi à l'intérieur ou de les exporter. C'est là un service que dirigeait pendant la guerre la commission des achats de graines de semence en vue de s'assurer un approvisionnement de pures graines et d'encourager leur production sur une plus grande échelle. Elle a pu, depuis 1916, faire un commerce dont le chiffre s'élève à près de 16 millions. La graine est envoyée à toute personne qui au Canada en fait la demande et elle lui est expédiée sur traite à vue. Après avoir dépensé tout cet argent, je suis heureux de pouvoir dire qu'elle a été en situation de subvenir à toutes ses dépenses et de s'assurer un profit sur son argent. La provende ordinaire est du ressort de ce service depuis la loi de l'année dernière.

On se plaint de fois à autre à nos agents de l'état de cette provende. Ils font des recherches en vue de s'assurer que l'on se conforme à la loi. Comme cependant cette loi ne fonctionne que depuis peu, notre travail a consisté jusqu'ici surtout en une campagne éducative. Nos hommes se rendent dans les divers moulins où les mélanges ont lieu, et ils en prennent des échantillons avant qu'ils passent dans la trémie afin de se procurer des informations qui indiquent la valeur de la graine; aussi pour savoir si le producteur ou la fabricant se conforment à la loi en ce qui touche aux ingrédients dont ils se servent dans les diverses provendes. Telles sont les grandes lignes de l'œuvre que poursuit cette section, et nous la tenons pour une des plus importantes du ministère de l'Agriculture.

M. ARGUE: La commission des graines de semence sera-t-elle maintenue cette année?

L'hon. M. TOLMIE: Oui, elle le sera.

(L'article est adopté.)

Subvention au Conseil national de la laiterie, $3,000.

M. VIEN: Qu'est que le conseil national de la laiterie?

L'hon. M. TOLMIE: C'est un conseil formé de représentants de toutes les associations d'industrie laitière des diverses provinces du Canada.

(L'article est accepté.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

La séance est levée à minuit moins cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur:

Lundi, 21 mars 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

RETRAIT

De trois projets de loi concernant la corruption électorale:

Le 1er, tendant à modifier la loi des élections fédérales contestées;

Le 2e, tendant à modifier la loi des enquêtes sur la corruption électorale;

Le 3e, tendant à modifier la loi concernant la privation du droit politique.

DÉPOT D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA CORRUPTION ÉLECTORALE

L'hon. HUGH GUTHRIE (solliciteur général intérimaire) demande à déposer un projet de loi (bill n° 39) tendant à modifier les lois relatives à la corruption électorale.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Expliquez-vous.

L'hon. M. GUTHRIE: L'objet de ce bill est de tenir lieu des trois projets qui figurent au Feuilleton et qui ont été retirés aujourd'hui à ma demande. On avait cru tout d'abord qu'il conviendrait de modifier trois lois différentes, savoir: la loi des élections fédérales contestées, la loi des enquêtes sur la corruption électorale et la loi de déqualification. Les modifications projetées étaient toutes importantes et était la conséquence de la loi rendue à la dernière session et désignée sous le titre de loi des élections fédérales.

La Chambre doit se rappeler qu'avant l'établissement de la loi des élections fédérales à la dernière session, il existait sous l'ancienne loi un délit connu sous le nom de "menée corruptrice" ou de "menée frauduleuse". La loi rendue à la dernière session a créé le délit d'irrégularité désigné comme "menée illégale", de sorte que notre législation reconnaît maintenant deux délits: les "menées frauduleuses" et les "menées illégales".

La loi fédérale des élections contestées, la loi des enquêtes sur les menées corruptrices et la loi concernant le retrait de la qualité d'électeur avaient été conçue de façon à s'adapter à la loi qui existait alors; or, telles qu'elles se trouvent actuellement insérées dans le recueil de nos lois, elles ne connaissent nullement des "manœuvres illégales". Le projet de loi que je demande à déposer a été rédigé par le directeur des élections afin de combler cette lacune et de modifier en conséquence les trois lois dont je viens de parler.

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

LA RESTRICTION DE L'IMMIGRATION.

M. JOHNSTON: Je désire faire une question au sujet d'une interview accordée par M. E.-W. Beatty, président du Pacifique-Canadien, au cours de laquelle il aurait parlé de l'immigration en ce pays et émis l'opinion qu'il y aurait lieu de modifier les règlements actuellement en vigueur. J'aurais à demander au Gouvernement s'il a l'intention de déposer au cours de la présente session quelque projet de loi tendant à atténuer la rigueur des lois relatives à l'immigration en ce qui gouverne la nationalité des personnes immigrant au Canada.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Le Gouvernement n'a en ce moment à l'étude aucun projet de loi portant sur ce sujet. S'il devait en déposer un, la Chambre en serait prévenue en temps opportun.

LES COMMISSAIRES DU RECENSEMENT DU COMTÉ DE PONTIAC

M. CAHILL: Le ministre du Commerce (sir George Foster) peut-il me dire quand seront nommés les commissaires du recensement du comté de Pontiac?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Ils sont nommés.

LE RAPPORT DE LA COMMISSION DU TARIF.

M. MICHAUD: Le Gouvernement se propose-t-il de déposer bientôt devant la Chambre un rapport du ministre des Finances (sir Henry Drayton) sur les renseignements que l'on a récemment obtenus dans les diverses provinces de toutes les personnes intéressées à la révision du tarif?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Le ministre des Finances n'est pas ici aujourd'hui. Je dirai cependant que d'autres commissions ont déjà tenu des enquêtes sur le tarif et que jamais, à ma connaissance, elles n'ont présenté de rapport en forme. Les commissions de cette sorte sont instituées pour recueillir des renseignements sur lesquels on puisse se fonder pour reviser le tarif.

1RE LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 38), déposé par M. Power, constituant en corporation la compagnie du téléphone Québec Union Electric.

2E LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 31), déposé par M. Mewburn, concernant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien;

Le 2e (bill n° 32), déposé par M. Kennedy (Essex), constituant en corporation la Canadian Transit Company;

Le 3e (bill n° 33), déposé par M. Chabot, relatif au Crédit foncier franco-canadien."

Le 4e (bill n° 34), déposé par M. Glass, concernant la compagnie de chemin de fer et transport de London et du lac Erié.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF A LA NORTH AMERICAN TRUST COMPANY OF CANADA.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi (bill nº 15), déposé par M. Mowat, tendant à autoriser la North American Trust Company of Canada, avec modifications du comité proposant d'en changer le nom pour "Scottish Canadian Trust Company".

Sur l'article 1er (constitution).

M. MOWAT: Eu égard à la discussion qui a eu lieu à la dernière séance, alors qu'une autre compagnie a fait signifier son objection au projet, et étant donné que les promoteurs du bill ne désirent en aucune façon se faire conférer des avantages excessifs, je propose que les choses soient laissées en l'état et que le projet de loi soit renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'hon. M. LEMIEUX: Existe-t-il quelque rapport entre cette compagnie et la North American Life Assurance Company?

M. MOWAT: Le rapport du comité fera voir à mon honorable ami (M. Lemieux) que l'on veut donner à la compagnie le nom de "Scottish Canadian Trust Company". Mais ce changement même d'appellation provoque des objections, et nous avons pensé que le comité des banques et du commerce est plus que celui-ci en mesure de trancher les différends de cette sorte.

M. le PRESIDENT: M. Mowat propose le renvoi de la discussion.

M. COCKSHUTT: Avant l'adoption de cette motion, je désire dire quelques mots comme président du comité. Lorsque la question est venue sur le tapis, vendredi dernier, j'étais à mon siège, et je me proposais de prendre la parole, mais la procédure ne m'a pas paru strictement conforme aux règles de la Chambre, vu que la motion a été proposée au moment où M. l'Orateur était sur le point de quitter le fauteuil. Ce projet de loi n'aurait pas dû être mentionné à ce moment; la motion ordinaire est que la Chambre se forme en comité général pour la discussion des projets de loi d'intérêt privé, aucun bill n'étant mentionné en particulier. Nous avons essayé, en comité, d'en arriver à des conclusions satisfaisantes touchant les questions qui nous ont été soumises. Le comité ferait bien de consulter l'article 91 qui se rapporte à cette affaire et qui dit distinctement, à la page 51, que lorsqu'une demande de cette nature est faite:

Le nom de la compagnie en instance sera donné dans l'avis.

Dans ce cas-ci, nous avons eu trois noms dans l'avis, et, à la demande des parrains du projet de loi, le nom de North American Company a été changé en celui de Scottish-Canadian Company. Durant les six semaines que la mesure a été annoncée, il n'y a pas eu d'opposition aux mots "Scottish-Canadian". Le comité comprendra qu'il est très difficile de trouver un nom qui ne vienne pas en conflit avec les idées de quelqu'un au sujet des autorisations de compagnies. Par exemple, le mot "empire" paraît cinq fois, et celui de "Canada" vingt fois, probablement dans les listes de compagnies qui ont été faites depuis quelques années, de sorte qu'il n'est pas aisé de trouver un nom qui convienne à tous. Le comité désire que le nom soit distinctif, et quant aux mots "Scottish" et "Canadian", s'ils doivent être employés en même temps dans la même loi, le nom me semble assez distinctif. Mais, dans ce cas-ci, si je suis bien renseigné, bien qu'il y ait une compagnie qui s'appelle "Scottish Canadian" autorisée par une loi de la province de Québec, cette compagnie n'a pas été organisée et ne fait pas d'affaires. Je ne puis l'assurer, mais c'est ce que j'ai appris. Si c'est vrai, et les archives de la Chambre ne nous montrent pas que nous ayons jamais autorisé une compagnie de ce nom-là, je ne crois pas que ce soit trop exiger de maintenir le nom de "Scottish Canadian". Je ne veux pas compromettre les droits de la compagnie; comme président du comité, c'est ce que je ne veux pas, mais la Chambre a le pouvoir de statuer sur le nom et le comité ne l'a pas.

L'hon. M. LEMIEUX: A-t-on fait opposition sur le nom lorsqu'il a été annoncé?

M. COCKSHUTT: Non, et la demande en autorisation de la compagnie en existence a été annoncée durant six semaines. Jusqu'à présent, je n'ai pas appris, comme président du comité, que l'on s'opposait à ce nom-là. Je l'ai su pour la première fois, vendredi, lorsqu'il a été proposé, sans discussion, que le bill fût renvoyé, et je n'en connaissais pas les raisons. Nous avions le choix de trois noms: "North American", "Scottish Canadian" et "Metropolitan". Il est fort possible que l'on refuse "Metropolitan", de sorte que le comité ne pourra donner un titre au projet de loi. Il est particulièrement décrété, en vertu des règles de la Chambre que la motion finale tend à ce que la mesure soit adoptée et que le titre soit tel qu'il apparaît au Feuilleton, ou que quelque autre nom soit donné au gré de la Chambre. Si l'on fournit au comité des preuves évidentes que l'on s'oppose au nom de "Scottish Canadian", nous ne refuserons certainement pas d'entendre ces témoignages, mais jusqu'à ce moment, je ne vois rien qui nous justifie de renvoyer le projet de loi. Je proposerais de mettre la mesure à l'étude afin de voir s'il y a quelque autre objection, et alors, si le comité trouve des raisons suffisantes pour le faire, il renverra le bill.

L'hon. M. LEMIEUX: Personnellement, je ne m'oppose pas au projet de loi tel qu'il est, mais je ferai observer à mon honorable ami que les trois noms qui ont été proposés pour cette compagnie fiduciaire sont portés, à ma connaissance, par des compagnies d'assurance. Je le disais il y a un instant.

M. COCKSHUTT: Il ne s'agit pas d'une compagnie d'assurance mais d'une compagnie fiduciaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Je le sais, mais ces noms appartiennent déjà à quelque grosses compagnies d'assurances.

Le nom de North American Trust Company, suggère l'idée qu'il s'agit d'une compagnie subsidiaire de la North American Life Assurance Company; celui de Metropolitan Trust suggère l'idée que la compagnie est subsidiaire à la Metropolitan Life Insurance Company; et le nom de Scottish Canadian est, je crois, le nom employé par la vieille London and Lancashire Insurance Company de Montréal, qui a changé son nom en celui de Scottish Canadian Insurance Company. C'est ce que j'ai appris dernièrement, ayant eu affaire avec cette compagnie. Je n'objecte aucunement, si le comité le désire, à donner ce nom à la compagnie fiduciaire, mais j'avertis mes honorables amis que certains intéressés pourraient y trouver objection. Si nous renvoyons le bill au comité, il pourrait revenir devant la Chambre après Pâques. Je n'ai aucune objection personnelle; je fais seulement observer que chacun des trois noms rappelle celui d'une compagnie d'assurance, et je sais que mon honorable ami serait le dernier à vouloir, même par implication et au moyen d'un nom, nuire à une autre maison.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne sais rien du cas qui nous occupe, si ce n'est que vendredi soir, à environ huit heures moins cinq minutes, le solliciteur de la Scottish Canadian Trust Company, ou Scottish Trust Company of Canada—je ne sais trop quel nom donner—vint me demander de prier le comité de renvoyer le bill pour plus ample examen de la question du nom. Il y a eu évidemment bévue dans la manière dont la chose a été portée au Feuilleton. La compagnie y porte le nom de Scottish Canadian Trust Company of Canada, ce qui est un pléonasme, et il serait de ce chef nécessaire de renvoyer le bill au comité. La plainte que j'ai reçue est que le bill a été annoncé en premier lieu sous le nom de North American Trust Company. Il est vrai que l'alternative de deux noms était suggérée, mais quiconque verrait l'annonce croirait qu'il s'agit de la North American Trust Company. Il se trouve qu'il y a une Scottish Canadian Insurance Company et une Scottish Trust Company of Canada dont chacune a son siège à Québec. Si le nom est renvoyé au comité, la question peut se régler sans grande difficulté, et les personnes qui sont intéressées ou qui se croient lésées pourront se présenter et se faire entendre.

L'hon. M. LEMIEUX. Je voudrais dire aussi à mon honorable ami (M. Cockshutt), qu'au sujet de l'emploi des mots "Royal" ou "Empire", y a quelques années, c'est-à-dire, antérieurement à 1911, le gouvernement fédéral, à la demande du gouvernement britannique, a résolu par décret de l'exécutif, de ne pas émettre de lettres patentes à l'effet de constituer en corporation des compagnies dont le nom porterait ces mots. Je sais que la règle a été observée rigoureusement pendant un certain temps, et je ne sais pas comment il se fait que depuis on ait permis à des compagnies d'employer le mot "Empire" ou le mot "Royal" comme partie de leur nom.

M. COCKSHUTT: Je reconnais parfaitement la force de l'argument de mon honorable ami. Je veux faire remarquer—ce que je ne crois pas avoir fait encore—

que nous étions restreints à ces trois noms, dont chacun, selon mon honorable ami, offre des objections.

L'hon. M. LEMIEUX: Chacun de ces noms pourrait en soulever.

M. COCKSHUTT: J'ai compris que mon honorable ami disait qu'on faisait des objections. Je fais remarquer que d'après le règlement de la Chambre, il est nécessaire que le nom soit mentionné et annoncé durant six semaines. Une période de six semaines à l'heure où en est la session est une sérieuse considération. La première insertion de l'annonce ne se ferait peut-être pas avant une semaine ou deux, de sorte qu'il s'écoulerait huit semaines avant que le bill pût revenir devant la Chambre, même si nous réussissions assez bien à trouver un nom auquel personne n'objectât. D'après le règlement, le nom doit être annoncé et nous ne pourrions passer outre sans une permission spéciale.

M. MACLEAN (Halifax): Quel est le nom de la compagnie?

M. COCKSHUTT: En ce moment, d'après le Feuilleton, c'est "The Scottish Canadian Trust Company of Canada".

M. MACLEAN (Halifax): Où se trouve le mot "Royal"?

M. COCKSHUTT: Nulle part. Le mot a été mentionné par précaution; de crainte qu'on ne l'employât dans un nom alternatif. Les mots "of Canada" constituent un pléonasme et devraient disparaître. L'auteur de l'amendement ne l'avait pas remarqué, et j'allais proposer qu'on les enlevât. Le comité pourrait le faire sans renvoyer le bill. Je veux cependant observer que, d'après le règlement, si nous ne choisissons pas l'un de ces trois noms, il sera nécessaire d'en annoncer un autre six semaines durant dans la *Gazette*.

M. GUTHRIE: La chose a été souvent faite sans cela.

M. NESBITT: Je suggère que le comité peut régler la question en quelques minutes. Vous pourriez fort bien adopter un de ces noms. Ce nom: "North American Trust Company", n'empiète sur celui d'aucune autre société financière de dépôt que je connaisse.

Le PRESIDENT: Je signalerais à l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) qu'on n'a fait, vendredi soir, aucune proposition sur ce projet de loi. La motion invitant la Chambre à se former en comité général pour sa délibération, page 112, des procès-verbaux, était ainsi conçu:

M. Fripp propose que monsieur l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur les projets de loi d'intérêt privé, en vertu de l'article 109 du règlement. Adopté.

Le projet ne fut pas délibéré en comité général à cause de l'objection formulée par le solliciteur général intérimaire, sur la proposition même de se former en comité. Sur la demande que l'on fait maintenant de renvoyer le projet au comité spécial permanent de la banque et du commerce, je dois statuer que le comité général n'a pas de pouvoir. Il lui sera donc nécessaire de faire rapport à M. l'Orateur, et une proposition tendant à ce renvoi sera alors conforme au règlement.

M. COCKSHUTT: Peut-être me pardonnera-t-on, monsieur l'Orateur, si j'appelle votre attention sur le compte rendu de l'incident dans le hansard, car c'est là que je cherchais. On y voit que M. Fripp propose:

Que la Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (n° 15), déposé par M. Mowat, constituant en corporation la compagnie dite "North American Trust Company of Canada" et y substituer ce titre: "Loi constituant en corporation le Scottish Canadian Trust Company of Canada".

Je crois que les Procès-Verbaux sont exacts et que le hansard fait erreur.

M. le PRESIDENT: L'erreur du hansard s'explique facilement du fait que la proposition a été faite immédiatement après que le greffier adjoint eut appelé l'affaire, tandis qu'un texte différent avait été soumis par le président.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

Que l'ordre du jour invitant la Chambre à se former en comité pour discuter le projet de loi n° 15, à l'effet de constituer en corporation la North American Trust Company of Canada, soit rayé, et que le projet soit renvoyé au comité spécial des banques et du commerce.

Cette motion est adoptée.

QUESTIONS

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

M. MICHAUD demande:

1. A-t-on récemment demandé des soumissions pour des poteaux de cèdre destinés au chemin de fer de l'Etat?
2. A-t-on affiché la demande dans la partie nord de la province du Nouveau-Brunswick, et en particulier le long de l'Intercolonial?
3. Combien y a-t-il eu de soumission? quels sont les noms des soumissionnaires? quel est le prix de chacune?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1, 2 et 3. On a sollicité des soumissions pour des poteaux de cèdre destinés aux chemins de fer de l'Etat. Des renseignements sur les conditions furent expédiés à vingt-deux maisons des divers endroits susceptibles de fournir ces poteaux. On a reçu douze soumissions. Les entreprises de fournitures ont été adjugées pour le plus grand avantage du réseau. Il ne serait pas d'intérêt public d'en dire davantage.

L'ARBITRAGE DU GRAND-TRONC

M. TOBIN demande:

1. Quels appointements ou gratifications paiera-t-on aux arbitres chargés de fixer la valeur réelle de la compagnie du Grand-Tronc et de ses filiales?
2. Qui paie ces appointements ou gratifications?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. La question n'a pas encore été examinée.
2. Répondu sous le n° 1.

SECTION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. VIEN demande:

1. Combien de divisions d'exploitation, y a-t-il sur les chemins de fer nationaux canadiens, et quels sont leurs noms?
2. Quel a été le résultat de l'exploitation pour chacune d'elles en 1919 et 1920, quand aux frais d'exploitation, recettes brutes et excédents ou déficits?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Réseau national, lignes de l'Ouest: District du Pacifique, district de l'ouest, district des prairies, district central, chemin de fer de Duluth, Winnipeg et du Pacifique.

Réseau national, lignes de l'Est: Division d'Ontario, division de Montréal, division du Saguenay, chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest, lignes électriques.

Chemin de fer de l'Etat: Réseau de l'Intercolonial, réseau du Transcontinental, réseau de l'île du Prince-Edouard, embranchements.

2. Le système de comptabilité n'indique pas quels sont les recettes, dépenses, excédents ou déficits pour chacune des divisions.

PERSONNEL DU SERVICE D'IMMIGRATION A QUEBEC

M. CASGRAIN demande:

1. Quels sont les noms des officiers d'immigration dans la ville de Québec?
2. Le Gouvernement sait-il qu'une jeune Anglaise voyageant sous les auspices du Canadian Council for the Immigration of Household Workers et amenée ici par J. Obed Smith, surintendant de l'immigration au Canada, s'est vue refuser l'entrée à Québec par les officiers d'immigration, au commencement de l'année 1920?
3. Quels sont les noms et les fonctions des officiers qui lui ont refusé l'admission au Canada?
4. Quelles étaient les raisons de ce refus?
5. Ces officiers sont-ils encore à l'emploi du Gouvernement?

L'hon. M. REID (au nom du ministre de la Colonisation et de l'Immigration):

1. Les principaux fonctionnaires du service d'immigration à Québec au mois de mai 1920 étaient les suivants: MM. le docteur J. D. Pagé, agent fédéral intérimaire d'immigration; E. J. O'Connell, adjoint à l'agent fédéral d'immigration; J. P. O. Mathieu, chef de bureau et inspecteur; Jos. Hick, inspecteur; E. F. Willden, inspecteur; Carroll Apter, interprète et inspecteur.
2. Oui, Catherine Trowers.
3. Le docteur J. D. Pagé, agent fédéral intérimaire à Québec.
4. Défaut d'intelligence.
5. Oui.

M. LE DEPUTE L. J. GAUTHIER

M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une requête du Progressive Club, de Montréal le priant d'admettre au nombre des ministres fédéraux M. L. J. Gauthier, député de Saint-Hyacinthe?
2. Dans l'affirmative, quelle est l'intention du Gouvernement à ce sujet?

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

LA STATION AGRONOMIQUE DE FREDERICTON

M. COPP demande:

1. Quelle est la superficie en acres de la ferme modèle succursale de Fredericton, (N.-B.)?
2. Quelle est la superficie en culture?
3. Combien d'acres étaient en culture en 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919, respectivement?
4. Quel a été le revenu des ventes d'animaux et de produits venant de cette ferme, dans chacune des années 1915, 1916, 1917, 1918, 1919 et 1920?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture):

1. 450 acres.
2. 195 acres ½.
3. 1915, 147 acres ¾; 1916, 151 acres ¼; 1917, 139 acres ¼; 1918, 172 acres ¼; 1919, 142 acres ½; 1920, 195 acres ½. La différence dans la superficie cultivée est due à certains travaux d'irrigation et de préparation du sol, il y a aussi certains terrains que l'on cultive en temps normal et qui

n'ont pu être ensemencés dans les années trop humides.

4.

	Recettes casuelles.	Rembour-sement.	Total.
1914-15	$ 2,173.74	.....	$ 2,173.74
1915-16	6,187.86	$ 1,966.28	8,154.14
1916-17	3,558.13	3,114,01	6,672.14
1917-18	3,334,54	2,281.13	5,615.67
1918-19	4,165.02	3,358.33	7,523.35
1919-20	11,353.10	691.63	12,044.73
	$30,772.39	11,411.38	$42,183.77

LES EMPLOYES DE L'IMPRIMERIE NATIONALE

L'hon. M. MURPHY demande:

Quel était le nombre total des fonctionnaires de toute catégorie du département des impressions et de la papeterie publiques, le 31 décembre, dans chacune des années 1911 à 1920, inclusivement?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): 1911, 890; 1912, 949; 1913, 1,047; 1914, 1,106; 1915, 1,160; 1916, 1,240; 1917, 1,306; 1918, 1,169; 1919, 1,131; 1920, 703.

BUREAU DE DIRECTION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. KENNEDY (Essex) demande:

1. Quels sont les noms des membres du bureau de direction des chemins de fer de l'Etat?
2. Quels sont les appointements de chacun d'eux, et combien chacun a-t-il reçu pour dépenses l'an dernier?
3. D'aucuns de ces membres sont-ils aussi directeurs de compagnies à fonds social opérant en Canada?
4. Dans l'affirmative, de quelles compagnies sont-ils, respectivement directeurs?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. MM. D.-B. Hanna, A.-J. Mitchell, R.-T. Riley, R. Hobson, Major G.-A. Bell, sir Hormisdas Laporte, colonel Thomas Cantley, A.-P. Barnhill et E.-R. Wood.
2. Chaque directeur reçoit des honoraires de $2,000 et ses frais de déplacement.
3. Le Gouvernement n'a pas de renseignements.
4. Répondu sous le n° 3.

VOL DE LIQUEURS SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'on a volé des spiritueux à la gare de la Baie-Saint-Paul, ligne du chemin de fer Québec-Saguenay, en janvier dernier?
2. Quel est le constable du National Canadien qui a été envoyé pour faire enquête sur ce vol?
3. A-t-il fait rapport?
4. Dans l'affirmative, le Gouvernement le produira-t-il?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Non.

[L'hon. M. Tolmie.]

2. Répondu sous le n° 1.
3. Répondu sous le n° 1.
4. Répondu sous le n° 1.

TERRAIN D'EXERCICES DE FARNHAM

M. KAY demande:

1. Quelles ont été les recettes et dépenses des terrains d'exercices de Farnham, (P.Q.), par année, depuis cinq ans?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de garder cette propriété?
3. Dans la négative, quand sera-t-elle vendue, et la sera-t-elle en bloc ou par lopins?
4. Qui est surintendant de cette propriété, et quels sont ses appointements?

L'hon. M. GUTHRIE (ministre de la Milice et de la Défense).

1. Recette: Récolte de foin sur pied en 1916, $65; 1917, $60; 1918, $50; 1919, $40; 1920, $45; recettes totale: $260.
• Dépenses: 1916, salaire du gardien, J. Fontaine, $456.25; clous, bois pour réparations, etc., $78.90, $535.15; 1917, salaire du gardien, $456.25; clous, bois pour réparations, $40.33, total $496.58; 1918, salaire du gardien $456.25; clous, bois pour réparations et creusage de fossés, $64.80, $521.05; 1919, salaire du gardien, $456.25; clous, bois et peinture, $274.74, $703.99; 1920, salaire du gardien, 456.25; travaux et transport de fournitures à Ottawa et à Saint-Jean, $172.10, $628.35; dépenses totales, $2,885.12.

2 et 3. Non, le Gouvernement a en vue la vente de cette propriété aussitôt que possible.

4. Le gardien, J. Fontaine, à $1.25 par jour.

COMMISSAIRE DU RECENSEMENT DANS MISSISQUOI

M. KAY demande:

1. Qui a été nommé commissaire du recensement dans le comté de Missisquoi?
2. Qui l'a nommé, et sur quelle recommandation?
3. Quand les énumérateurs seront-ils nommés?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1. Thomas H. Pickel, de Cowansville (P.-Q.).
2. Il a été nommé par le ministre du Commerce et de l'Industrie.
3. En mai prochain.

FRAIS D'EXPLOITATION DU GRAND-TRONC EN 1920

M. JOHSTON demande:

1. Le chemin de fer du Grand-Tronc a-t-il compensé ses frais d'exploitation en 1920?
2. Dans la négative, quel a été le déficit d'exploitation?
3. Quelles ont été les charges fixes du Grand-Tronc en 1920?
4. Ont-elles été payées?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. Réponse sous le n° 1.

3. Des renseignements reçus du Grand-Tronc le 19 du courant les charges fixes y compris les intérêts sur le capital-actions garanti ont été de $14,025,637.07.

4. Oui, environ $7,574,982.43 par le Grand-Tronc à même le surplus d'exploitation et autres revenus nets et $6,450,-654.64, montant du déficit net, par des fonds avancés par le Gouvernement.

DECORATIONS ETRANGERES

M. RINFRET demande:

1. Le Gouvernement canadien sait-il que des représentations ont été faites auprès du gouvernement français pour lui demander de s'abstenir de donner des décorations à des Canadiens?

2. Le Gouvernement canadien a-t-il été informé par le gouvernement impérial, ou d'autre part, que semblables représentations avaient été faites?

3. Le Gouvernement canadien a-t-il l'intention d'intervenir dans des cas de ce genre?

4. Le Gouvernement canadien sait-il si le gouvernement impérial a fait des représentations analogues à d'autres gouvernements que le gouvernement français?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre):

1. Non.

2. Non.

3. Il ne s'est pas produit de cas nécessitant une intervention, mais le Gouvernement a l'intention de s'en rapporter aux conclusions contenues dans le rapport du comité spécial adopté par la Chambre des communes le 22 mai 1919.

4. Le 18 octobre 1919, le Gouvernement canadien a fait savoir au gouvernement anglais, qu'en raison de l'adresse de la Chambre des communes à Sa Majesté le gouvernement canadien était empêché de donner aucune marque d'approbation au désir du gouvernement italien de conférer des honneurs à certains Canadiens, et le 1er novembre 1919, le secrétaire d'Etat des affaires étrangères a en conséquence informé dans ce sens l'ambassadeur d'Italie à Londres.

VALEUR LEGALE DES MONNAIES ETRANGERES

M. McMASTER demande:

1. A quelle date en 1920 le Gouvernement a-t-il changé son mode de calculer la valeur du franc, de la lire, etc., pour fins de douanes?

2. A-t-on remboursé quelque chose aux importateurs qui, en raison de l'ancien système, avaient payé en douane plus qu'ils n'auraient payé si les droits avaient été perçus selon le mode adopté dernièrement?

3. Quels sont ces importateurs?

4. Quelles étaient leur adresse et les sommes qu'on leur remboursa à chacun?

L'hon. M. WIGMORE (ministre des Douanes):

1. 22 juillet 1920.

2. Il n'a pas été fait de remboursements aux importateurs au sujet de marchandises pour des droits payés avant le 22 juillet 1920.

3 et 4. Répondu sous le n° 2.

FONDS DES CANTINES DES TROUPES EXPEDITIONNAIRES

*L'hon. M. MURPHY demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'en Angleterre des accusations ont été portées touchant les détournements de fonds afférant aux surplus des cantines des troupes expéditionnaires?

2. Quelles mesures, s'il en est, le Gouvernement actuel a-t-il prises pour assurer le paiement de la part du Canada dans ces surplus?

3. Les soldats rapatriés doivent-ils bénéficier d'une façon quelconque de la part du Canada dans ces surplus quand ces derniers seront payés? Dans la négative, à quoi l'argent sera-t-il appliqué?

L'hon. M. GUTHRIE (ministre de la Milice):

1. Pas de renseignements.

2. Certaines sommes d'argent ont été déjà reçues et sont actuellement en dépôt fiduciaire chez le receveur général.

Les autorités impériales sont actuellement à régler les affaires des cantines des troupes expéditionnaires.

Le haut commissaire du Canada, sir George Perley surveille les intérêts du Canada.

3. La question de la répartition de cet argent a été soumise à la considération du comité spécial des pensions nommé durant la présente session.

VERIFICATEUR INDEPENDANT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. EULER:

1. L'état que le ministre des Chemins de fer a soumis à la Chambre le 17 mars sur les pertes et l'exploitation des chemins de fer nationaux, vient-il de la vérification indépendante d'un apurateur responsable?

2. Dans l'affirmative, quel est cet apurateur?

3. Si l'état n'a pas été vérifié comme susdit, a-t-il été préparé par les fonctionnaires et comptables officiels des chemins de fer nationaux?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Les états ont été préparés par les fonctionnaires réguliers du chemin de fer sur les comptes des chemins de fer qui, en ce qui concerne le Canadien-Nord, ont été l'objet d'une vérification par la société de George A. Touche & Co., comptables autorisés et auditeurs, Toronto, et en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique par Marwick Mitchell & Co., Montréal. La

comptabilité des lignes de l'Etat est soumise à la vérification habituelle du bureau de l'auditeur général.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Répondu sous le n° 1.

M. W. J. TOBIN

M. REDMAN demande:

1. W. J. Tobin ou J. Tobin a-t-il au cours des derniers dix-huit mois été à l'emploi du département du rétablissement des soldats, ou de la commission du placement agricole des soldats, ou d'un autre service du Gouvernement fédéral?

2. Dans l'affirmative, entre quelles dates l'a-t-il été?

3. Dans l'affirmative, a-t-il en aucun temps été à l'emploi d'un de ces services dans la cité d'Edmonton, dans quelles circonstances et entre quelles dates?

4. A-t-il eu congé, et entre quelles dates, et dans quelles circonstances?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture):

1. Oui; par la commission de l'établissement des soldats.

2. Du 15 septembre 1919 au 11 février 1921, inclusivement.

3. Pas par la commission de restauration.

4. Oui. Du 7 au 19 mai 1920 inclusivement, un congé spécial pour aller à Halifax, N.-E., son père ayant été blessé dans la rue par suite d'un accident de tramways; du 16 au 28 août 1920 inclusivement, congé annuel; du 7 au 11 février 1921 inclusivement, congé annuel.

LES RIVIERES STIKINE ET DEASE

*M. PECK demande:

1. Deux employés du département des Travaux publics ont-ils remonté la rivière Stikine et descendu la rivière Dease jusqu'au poste Lower de la Liard, l'été dernier?

2. Combien a coûté ce voyage, y compris les appointements de ces fonctionnaires pendant sa durée?

3. Pourquoi ce voyage a-t-il été fait?

4. Le but a-t-il été atteint?

L'hon. M. McCURDY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. $1,065.08.

3. Ces employés ont fait une reconnaissance et recueilli des renseignements quant aux travaux à exécuter afin d'améliorer cette voie par eau pour le transport des approvisionnements et le reste dans la région minière située au nord du lac Dease.

4. Ils ont soumis au département un rapport qui fait l'objet d'un examen.

[L'hon. M. Reid.]

ELEVAGE DE L'ANTILOPE DANS L'OUEST CANADIEN

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il établi un parc dans l'Ouest canadien, pour servir de réserve aux antilopes?

2. Dans l'affirmative, où est ce parc?

3. Combien d'antilopes contient-il actuellement?

4. Le Gouvernement connaît-il le nombre des antilopes dans l'Ouest?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture):

1. Nous avons constitué en 1915 une réserve de 5,000 acres que nous avons l'intention de convertir en un parc national.

2. Près de Nemiskam, Alberta, dans le township 7, rangs 9 et 10, à l'ouest du 4e méridien.

3. Environ une centaine.

4. Nous n'avons pas de renseignements définitifs à ce sujet, mais nous estimons qu'il y a de 800 à 900 antilopes dans l'Ouest canadien.

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDÉES SANS DÉBAT

Par M. PELLETIER:

1° Copie de tous télégrammes, correspondances, rapports, mémoires aux mains du ministre ou des fonctionnaires du département des Travaux publics, du surintendant de la division de génie pour la province de Québec, M. A. R. Décarie, et de la division de l'ingénieur à Ottawa, relativement à la construction, aux réparations ou améliorations des ports de Saint-Ulric, Matane, Sainte-Félicité, Ruisseau-à-la-Loutre, et Méchins, dans le comté de Matane, de janvier 1918 à aujourd'hui.

Par M. PELLETIER:

2° Copie de tous documents, correspondance, télégrammes et rapports que le Gouvernement fédéral a échangés avec les fonctionnaires de l'Intercolonial et des chemins de fer Nationaux Canadiens relativement à l'enquête tenue à Sayabec, comté de Matane, P.Q., le 17 juin 1920, par M. A. J. Tingley, agent spécial de district des chemins de fer du national canadien et à la destitution de M. Edmond Banville, agent de gare dans la localité sus-indiquée.

Par M. PARENT:

Copie de lettres, télégrammes, etc., adressés au Gouvernement par un particulier quelconque de la province de Québec qui a demandé une position de syndic, en vertu de la loi des faillites; et copie de tous télégrammes et lettres recommandant quelqu'un à ces fonctions.

Par M. GERVAIS:

Copie du rapport de l'enquête tenue par M. Wiallard à Sorel et à Montréal (décembre et janvier), sur certaines accusations portées contre l'alministration des chantiers du Gouvernement à Sorel.

Par M. MOLLOY:

Copie de tous télégrammes, lettres et autre correspondance que le Gouvernement fédéral ou

un de ses ministres a échangés avec le gouvernement d'Ontario ou l'un de ses ministres au sujet du bill D (n° 23) du Sénat, intitulé: "Loi concernant la commission de contrôle du lac des Bois," ou le sujet de ce bill.

Par M. McCOIG:

Copie de tous documents, correspondance, télégrammes, rapports et autres papiers, que le premier ministre du Canada ou un ministre a échangés avec le premier ministre de la Colombie-Anglaise ou un ministre de cette province, touchant les pouvoirs de la Colombie-Anglaise, du chef des lois fédérales, de contrôler l'importation des spiritueux dans cette province.

STATION DE SULLY.

M. GAUVREAU demande:

Copie de tous rapports, correspondance, requêtes, lettres, états financiers et rapports sur le nombre des wagons, etc., que les colons de Sully, comté de Témiscouata, sur le Transcontinental national, ont échangés avec le surintendant des chemins de fer du Gouvernement, au sujet de l'érection d'une gare à Sully.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): J'ignore ce qu'il faut entendre par cet échange de correspondance entre certains particuliers et le surintendant des chemins de fer de l'Etat. Je ne sais pas si le fonctionnaire visé dans cette demande de dépôt de documents est au service des chemins de fer Nationaux. Je crois qu'il est préférable de laisser la motion en suspens.

(La motion est réservée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF AUX LOGEMENTS OUVRIERS.

M. HOCKEN propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'il est dans l'intérêt bien entendu du Canada de faciliter à tout homme travailleur et économe de devenir propriétaire d'un lot et d'une maison en pleine propriété; que le Gouvernement fédéral devrait donner de l'aide afin de rendre la chose possible; et qu'à cet effet, la somme de dix millions de dollars devrait être votée annuellement pendant cinq années afin d'acheter des terrains et d'y construire des logements pour des hommes de bonne conduite et pouvant faire un petit paiement initial et liquider leur dette par des versements mensuels à fixer; qu'un bureau fédéral de logement soit nommé pour perfectionner ce plan, qui pour la première année ou pour plus longtemps, si le Gouverneur en conseil juge la chose désirable, ne pourrait s'appliquer qu'aux soldats ayant servi outre-mer.

L'hon. M. LEMIEUX: Avant que notre collègue prenne la parole, je désire soulever une question de règlement. C'est avec plaisir que j'entendrais mon honorable ami; mais, auparavant, je désire connaître l'avis de M. le président sur la motion qui propose une dépense de deniers publics.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): On me permettra peut-être de dire un mot ou deux sur cette question de règlement. La proposition soumise à la Chambre comporte bien, en effet, une dépense de deniers publics et, sur ce point elle diffère de celle que l'honorable député de Nelson (M. Campbell) proposait l'autre jour et à laquelle j'ai cru devoir m'opposer.

Je n'irai pas jusqu'à dire que cette résolution est régulière, mais on pourrait le prétendre, par une raison que je vais exposer.

Dans la présente résolution il n'y a rien qui, si la Chambre jugeait à propos de l'adopter, imposerait plus tard une charge au trésor public. Par contre, celle de l'honorable député de Nelson aurait dès cette année imposé au trésor une pareille charge. Je n'étais pas ici lorsque Votre Honneur a donné sa décision sur cette résolution, mais il me semble que le texte devait la faire tenir pour n'être pas dans les attributions d'un simple député. Il en est autrement de celle-ci, et je n'y appliquerais plus mon raisonnement de l'autre jour. Selon moi, elle vaut la peine que l'on se demande si elle outrepasse la compétence d'un simple député.

M. l'ORATEUR: Dans la question que l'on soulève se trouve inféré un principe qui touche de façon notable aux droits des simples députés. Il était d'usage dans les premiers temps de refuser à ceux-ci le privilège de proposer aucune résolution de cette nature, comme entraînant la dépense de deniers publics. On s'est relâché plus tard de cette rigueur, et la tendance s'est établie de tenir ces résolutions pour n'être simplement que l'expression d'un avis de la part de l'honorable député qui les propose, ou de la part de la Chambre des communes. En tant qu'il m'est possible de comprendre l'esprit qui poussait les orateurs à ne pas regarder ces résolutions comme emportant une dépense de deniers publics dans le sens qu'on ne doit pas les adopter, peut-être devrai-je dire qu'ils les ont toujours considéré comme étant simplement l'expression d'un avis et que le Gouvernement n'était pas par ce fait tenu à y donner suite. En d'autres termes, la règle constitutionnelle et le devoir qu'a le Gouvernement de prendre la responsabilité de l'initiative des lois de finance ne subissait aucune altération.

Comme je l'ai dit l'autre jour, ce que je pense de ces résolutions, c'est qu'il est hautement à désirer que la députation en général ait autant de latitude que possible dans la discussion de toutes les affaires qui intéressent le bien public, et qu'il est bon de ne pas restreindre cette latitude par

une rigoureuse application de la loi. C'est ainsi du moins que je penche à interpréter les règles de la Chambre.

Je ne donnerai pas à présent un avis final sur cette résolution, et je me réserve le droit d'examiner l'affaire à nouveau. J'ai déjà indiqué ce que j'en pense dans le moment, eu égard aux décisions antérieures, aux actes de cette Chambre et à la décision que j'ai rendue il y a quelques jours, décision que confirme absolument, comme je m'en suis aperçu par la suite, une opinion émise dans cette Chambre, il y a bien peu d'années, par M. l'Orateur Sproule, et je dois ajouter à ce propos que cette décision de M. l'Orateur Sproule annulait celle qu'il avait rendue le jour précédent, de sorte que c'était un opinion bien mûrie. Il fit réinscrire au Feuilleton une résolution qu'il avait rejetée la veille comme irrégulière, résolution qui dans ses termes eût nécessité la dépense de fonds publics. Je suis donc dans le moment porté à tenir cette motion pour régulière; mais je vais examiner la question de nouveau et j'informerai la Chambre de la décision à laquelle je me serai arrêté.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai pas du tout l'intention, monsieur l'Orateur, de contrecarrer votre décision. Ce que Votre Honneur vient de dire me semble au contraire fort raisonnable. Quand il s'agit d'affaires publiques, la députation, en effet, doit avoir le droit d'exprimer un avis respectueux. Dans la présente circonstance toutefois mon honorable ami (M. Hocken) semble aller tellement à l'encontre des règles de la Chambre—puisque dans sa résolution il exprime le souhait d'un vote annuel de dix millions pendant cinq ans—que, s'il devait modifier sa proposition de manière à ne pas mentionner cette somme, elle ne prêterait plus selon moi, au même doute.

M. l'ORATEUR: La proposition de l'honorable député de Maisonneuve est certainement admirable. Si elle plaît à l'honorable député de Toronto-Ouest, (M. Hocken), je ne crois pas que le règlement de la Chambre s'y oppose.

M. HOCKEN: Monsieur l'Orateur, je suis tout à fait disposé à amender la proposition dans le sens que suggère l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux). Je ne crois pas pouvoir faire plus que d'obtenir la discussion de la question par la Chambre.

Cette résolution énonce une opinion que j'ai soutenue depuis des années; et plus

[M. l'Orateur.]

j'approfondis cette question et plus je suis convaincu que le projet facilitera à tout chef de famille la possession en pleine propriété de la maison qu'il occupe est conforme aux meilleurs principes.

Je ne comptais pas que le Gouvernement accorderait d'emblée 10 millions à l'exécution de ce projet, et l'on trouvera peut-être que je fais preuve de trop d'assurance en présentant une telle proposition; cependant, je crois, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement ne pourrait mieux employer cette somme que de la manière que je propose, et je vais toujours tenter de démontrer pourquoi il serait utile d'adopter à ce sujet une politique généreuse.

Autrefois, monsieur l'Orateur, il était admis que le devoir d'un gouvernement consistait à construire des voies ferrées dans l'Ouest, des quais dans les Provinces maritimes, et parfois, un arsenal dans la province d'Ontario. C'est là, d'ailleurs, un devoir important de l'administration fédérale. Il faudra construire au fur et à mesure, selon le progrès du pays, et je ne prétends pas que nous devions discontinuer les dépenses nécessaires à ces fins. Mais nous en sommes à une époque où le peuple attend du Gouvernement qu'il s'intéresse à autre chose qu'à l'établissement de voies ferrées et d'édifices publics. Quelques-uns disent que c'est là une conséquence de la guerre. Mais je suis d'avis, moi, que cette situation s'est développée dès avant la guerre; celle-ci a pu l'accélérer, mais elle n'en fut pas la cause. Depuis quelques générations le peuple a acquis graduellement la conviction que les besoins des classes inférieures doivent faire l'objet d'un plus grand souci de la part des gouvernants. C'est dans l'administration municipale que j'en constate tout d'abord la manifestation. Il y a quinze ans, monsieur l'Orateur, les gens sages s'éveillèrent à l'idée de la responsabilité du Gouvernement en ce qui concerne l'amélioration des conditions de la vie, parmi la classe la moins fortunée de l'humanité. Nous en avons la preuve dans les nouvelles méthodes adoptées dans tous les états et les provinces relativement au traitement des gens emprisonnés pour infraction à la loi. Il n'y a pas si longtemps, le grand point était de punir les délinquants; aujourd'hui, on s'occupe plutôt de les corriger et d'en faire de meilleurs citoyens. Je mentionne ce fait, car il indique le progrès visible obtenu par l'étude intelligente des exigences humaines, étude dans laquelle se distingue la génération actuelle. Je pourrais suivre ce progrès dans diverses directions, car les mêmes dispo-

sitions se révèlent en ce qui concerne toute espèce de défectuosités, dans l'aide que l'on donne à ceux qui n'ont pas les avantages voulus pour se développer physiquement, intellectuellement, ou moralement. Le mobile, c'est l'amélioration du peuple—l'amélioration du bas peuple—et par ce terme j'entends la grande majorité de la population, ceux qui devront toujours être à salaire. Ceux qui ont des qualités comme organisateurs ou commerçants pour devenir patrons n'ont pas besoin de l'aide financière de l'Etat pour s'assurer le confort ou mettre leur vieillesse à l'abri du besoin. Ceux-ci, cependant, ne constituent en tout pays qu'une fraction de la population globale; les artisans, les journaliers et les commis seront toujours en majorité. C'est en faveur de cette classe nombreuse de citoyens que je parle aujourd'hui. Ce ne sont pas des pauvres, ils ne veulent pas de charité; mais, je suis d'avis qu'ils ont droit de compter sur le secours de l'Etat pour leur permettre de se créer un foyer dont leurs enfants plus tard garderont un souvenir heureux.

Il y a des milliers de gens travailleurs dans le pays qui n'ont jamais pu acquérir une modeste maison. Ils se sont efforcés d'instruire leurs enfants, et de maintenir leurs familles dans un confort convenable, et leurs économies y ont passé, de sorte qu'ils ont été privés de l'avantage de pouvoir s'acheter une maison. D'autre part, monsieur l'Orateur, il est vrai qu'il y en a des milliers qui, au prix de sacrifices, qu'eux seuls connaissent, ont fait quelques économies, et ont pu petit à petit s'acquitter des hypothèques dont ils avaient dû se charger pour des années.

Cette classe de gens est le sel même de la terre. Elle s'est soumise sans se plaindre et, règle générale, de bon cœur à des nécessités domestiques qu'un individu ou une famille n'accepte pas de son plein gré; elle s'y est soumise les yeux rivés sur l'avenir.

Chaque année qui s'écoule rend plus difficile d'entrer dans cette voie. Dans la plupart de nos cités et de nos villes, le prix des habitations est monté à tel point que le commun des ouvriers est incapable de faire le premier versement que les constructeurs exigent nécessairement. Par conséquent, les obstacles se sont tellement multipliés que le besoin d'aide est aujourd'hui plus grand qu'à aucune époque antérieure. De plus, l'interruption de la construction durant la guerre a été cause que ce pays n'a pas maintenant assez de logements et qu'il lui en manque le 45,000 à 50,000 d'après les calculs du Congrès canadien des métiers et du travail. Il s'ensuit que deux ou trois familles sont obligées de vivre sous un même toit qui ne devait en abriter qu'une peu nombreuse.

Il doit sauter aux yeux de la députation que des mesures héroïques sont permises afin de porter remède à une situation semblable. C'est cet état de chose, monsieur, qui engendre le mécontentement, intensifie le malaise et éveille chez l'individu le sens de l'injustice qui en fait la proie facile des agitateurs radicaux et révolutionnaires. L'homme actif dont la famille est entassée dans un espace trop étroit devient un citoyen découragé et insouciant. Chacun a besoin d'un aiguillon pour l'engager à tirer le meilleur partie de ses facultés, et à bien développer ses talents, mais cela est impossible s'il n'a pas un intérieur confortable, et malheureusement des milliers d'artisans en sont privés dans nos cités et dans nos villes.

Qu'une telle situation se prolonge et nous verrons s'implanter ici quelques-unes des caractéristiques les plus déplorables de la vie que l'on rencontre dans les ville d'Europe. Telles sont les circonstances qui donnent le jour au communisme et à l'anarchisme; tandis qu'un foyer où une seule famille peut vivre dans l'intimité avec une certaine dose de bien-être développe nécessairement un meilleur type de parents et un meilleur type d'enfants. Aussi, je soutiens que tous les gouvernements doivent se préoccuper du bien-être matériel et moral des administrés.

Le problème du logement est devenu si grave que tous les observateurs doivent être pénétrés de la nécessité de mesures extraordinaires. Je le répète le Congrès canadien des métiers et du travail a déclaré qu'il faudrait 45,000 habitations de plus. Nous constatons que la situation a profondément inquiété les législatures provinciales, car les journaux m'apprennent qu'à la législature de la province de Québec il a été question de rendre des lois qui imposeraient des restrictions aux propriétaires, tandis que dans la province d'Ontario les loyers excessifs exigés par les propriétaires, et qu'il faut attribuer exclusivement au nombre insuffisant des logements ont engagé le gouvernement de la province à déposer un projet de loi tendant à établir un tribunal pour fixer les loyers à un chiffre raisonnable. Certes, c'est là une démarche inusitée que personne n'aurait songé à suggérer il y a quelques années.

Adressant la parole à la convention des urbanistes, à Toronto, le 17 février dernier, Mgr McNeil disait:

A Toronto, il y a peu d'habitations de six pièces qui n'abritent pas deux familles et parfois aussi des locataires. . . L'an dernier, 7,784 mariages ont été célébrés à Toronto et il fallait au moins 5,000 logements d'un loyer modéré. Combien de ces logements ont été érigés? Seulement soixante et un. Et nous constatons que 116 maisons ont été démolies pendant l'année; tandis que 79 habitations ont été transformées en maisons d'affaires. On voit donc que nous avons marché à reculons.

Il me semble oiseux de pousser plus loin mon raisonnement quant à la nécessité d'un programme énergique pour la construction de logements dans nos villes et nos cités. La situation est si apparente qu'on peut difficilement ne pas s'en rendre compte.

On soutiendra vraisemblablement que c'est aux gouvernements provinciaux qu'incombe le devoir d'améliorer les conditions du logement. Je reconnais le poids de cet argument; il me semble, cependant que le Parlement qui est la suprême autorité législative de ce Dominion, pourrait bien adopter, de concert avec les autorités provinciales ou municipales, un programme qui remédierait à un état de choses si peu satisfaisant qui doit tendre à la dégradation de notre population.

Je prise ce que le Parlement a fait en ouvrant un crédit de 25,000,000 de dollars dont 10,000,000 ont été dépensés par l'entremise des gouvernements provinciaux. Néanmoins, il ne me semble pas être allé assez loin. Bien que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise puisse obliger les provinces à trancher les problèmes sociaux de cette nature, je ne pense pas qu'elle dispense entièrement le Parlement de l'obligation de prendre connaissance d'une situation aussi peu satisfaisante et d'y porter remède.

Mon projet de résolution ne tend pas à fournir un expédient passager, mais plutôt à créer une institution sur laquelle on pourrait en tout temps compter pour prévenir l'aggravation de ce proplème, pour faire naître chez l'individu l'assurance qu'il peut devenir propriétaire de son logis, pouvu qu'il se donne quelque peine pour cela. Ceci n'est point du socialisme, monsieur l'Orateur, c'est de l'individualisme. Il ne s'agit point de donner aux gens quoi que ce soit pour rien, mais plutôt de les mettre dans une position qui les poussent à la pratique de l'économie et à une plus grande habitude du travail, leur donne la constance voulue pour éteindre la dette qu'ils devront contracter pour devenir leurs propres propriétaires.

[M. Hocken.]

La possession d'un bien-fonds, si modeste soit-il, produit chez l'individu un singulier effet dont se ressent chacun des membres de sa famille; elle l'élève dans l'odre social et lui inspire un sentiment de dignité. C'est le plus puissant stimulant du progrès individuel. L'homme devient ainsi profondément intéressé à la bonne gestion des affaires municipales, étant directement contribuable; et cet intérêt pour les affaires municipales l'amène infailliblement à examiner de plus près toutes les autres branches de Gouvernement. Il suit les discussions politiques et use de méthodes plus éclairées pour arrêter ses décisions quant à son avenir politique. Il sent qu'il est devenu quelque chose d'important dans le corps politique.

Qui peut calculer ce que le pays gagnerait à transformer l'ouvrier insouciant et payant loyer en un citoyen sérieux et possédant quelque bien-fonds? L'effort qu'il faut faire pour acquérir ainsi la propriété de sa maison inspire à l'homme ordinaire le désir de mettre à profit tous les talents dont la nature l'a doué. On voit dans toutes les parties du pays des industriels, des patrons qui doivent leur situation présente à la pratique de l'économie dont ils ont, dans leurs jeunes années, pris l'habitude en s'achetant une maison. Ce sentiment fait se développer tout ce qu'il y a de meilleur en l'homme, parce qu'il ne naît point de pensées purement égoïstes; le bien-être de sa femme et de ses enfants devient l'idée dominante du chef de famille. Ses meilleurs penchants se trouvent ainsi favorisés; il s'enorgueillit de son petit bien parce qu'il lui appartient, peu importe le chiffre de l'hypothèque dont il peut être grevé. Un esprit d'émulation le pousse à consacrer ses heures de loisir à améliorer sa petite propriété et à la tenir en aussi parfait état que possible. Et ce qui se produit chez lui se manifeste également chez tous les siens.

Sa femme devient tout aussi intéressée que lui, et elle s'enorgueillit autant que son mari d'être propriétaire. C'est sur elle que retombe en majeure partie la tâche de pratiquer l'économie, et elle profite de toute manière des charges qu'elle partage avec son mari. Dans une telle famille les enfants contractent nécessairement des habitudes de travail et de frugalité dont ils ressentiront les effets toute

leur vie durant. Les charges qu'assument les parents, les enfants les partagent sans le savoir; dans le jeune âge ils apprennent à se rendre compte de ce que vaut l'économie, dont ils voient plus tard la récompense dans l'extinction de la dette qui grevait leur foyer et dans l'amélioration de leur genre de vie. Ce sont là choses qui ne s'apprennent pas à l'école; seule la vie de famille est susceptible de faire comprendre à l'enfant que l'oubli de soi-même dans les petites choses est nécessaire pour assurer définitivement le bien-être de la famille. Il importe que l'enfant reçoive un tel enseignement. On le voit donc, por l'homme et la femme aussi bien que l'enfant, la possession d'une maison a une valeur éducationnelle et morale; elle favorise en outre l'éclosion des vertus civiques.

Mettons la situation, esquissée par l'archevêque McNeil, faite à deux familles ou plus obligées de se loger dans une maison de six pièces en regard de celle de la famille qui occupe une maison à elle seule. On pourrait faire tout un discours sur ce seul aspect de la question du logement. Le soin et la formation des enfants exigent que l'intérieur de la famille ne soit point troublé par la présence d'étrangers. On obtient ainsi le respect de l'autorité des parents; par ce moyen, ceux-ci élèvent leurs enfants comme ils l'entendent et sans courir les dangers d'un voisinage auquel ils ne pourraient se soustraire. La maison abritant deux ou trois familles ne saurait jamais mériter d'être désignée sous le nom de foyer. Ce peut être une maison où l'on va dormir, mais l'influence salutaire du foyer, cette influence que l'on bénit toute sa vie est absente des maisons où deux ou trois familles se trouvent réunies dans six pièces. On se plaint de l'impuissance des églises, et cependant on laisse se produire un état de choses qui rend difficile, sinon tout à fait impossible l'accomplissement de la tâche des hommes d'église soucieux du bien-être spirituel de la population.

Monsieur l'Orateur, je considère que l'heure est venue où l'Etat doit s'employer par tous les moyens légitimes à reconquérir au foyer sa puissance et son influence d'autrefois, car c'est à ces forces que nous sommes aujourd'hui redevables des bonnes mœurs de notre population et de la stabilité de nos institutions. Le monde passe en ce moment par une crise attribuable à la grande guerre; mais, je n'hésite pas à l'affirmer, cette crise ne se serait jamais produite si, chez toutes les nations civilisées, les petites gens avaient été propriétaires de leurs logis. La possession d'un immeuble rend l'homme plus posé.

Après avoir fait les sacrifices inséparables de l'acquisition d'une maison, il a tout intérêt à la conserver. Ce n'est pas un ami des agitateurs ou des révolutionnaires; au contraire, il cherche à les combattre; c'est l'élément le plus désirable que nous ayons au pays pour le maintien de la Constitution et d'une bonne administration. Je vais citer comme exemple ma propre ville qui à une population d'un demi-million d'âmes. Les extrêmes de la misère et de l'opulence s'y touchent, autant que dans les autres grands centres du Canada. A première vue, on serait porté à croire que cette ville offre un champ fertile aux manœuvres des communistes, mais elle a traversé en toute sécurité l'ère d'agitation qui a attaqué d'autres centres. Et pourquoi, monsieur l'Orateur? Parce que 47 p. 100 des maisons de Toronto sont habitées par leurs propriétaires. A proprement parler, la moitié de notre population comprend parfaitement l'importance de l'ordre et d'une sage administration, à un point tel que cela eût été impossible sans la possession de petits immeubles qui sont aussi précieux pour leurs propriétaires que les plus grandes usines pour les riches manufacturiers.

Le Parlement ne doit-il pas se rendre compte de cette situation et même prendre des mesures nécessaires, graduellement, pour que tous les citoyens, sans exception, soient imbus de la même ambition à devenir des citoyens économes et travailleurs? Ces périodes d'agitation et de malaise se répéteront en Canada. Le meilleur moyen de faire face à cette crise est d'encourager les habitudes de sobriété, de soumission aux lois et une coopération intelligente à la prospérité individuelle et générale.

Nous avons la bonne fortune de n'avoir que quelques grands centres et de nombreuses villes de dix à trente mille habitants. J'aimerais que la population de nos deux ou trois importantes villes fût réduite de moitié, et que l'autre moitié fût morcelée en autant de petites viles. Je suis certain que la situation du pays en serait fort améliorée. La province de l'Ontario est celle qui compte le moins de grands centres. Mais elle contient plusieurs petites villes florissantes de dix à trente mille âmes, où les ouvriers sont propriétaires d'un cottage et d'une demi-acre de terre, où le bien-être et le bonheur domestique règnent en maîtres. Citons, entre autres, Kitchener, Guelph, Stratford, Saint-Thomas. En ces endroits, les grèves ne sont guères connues, parce que patrons et employés vivent

dans les termes les plus harmonieux. Et quel est le fond de cet état de chose? Simplement parce que les employés des manufactures sont les propriétaires de leurs maisons. Ce sont de meilleurs ouvriers parce qu'ils sont satisfaits de leur sort, ce qui est le facteur le plus important du bonheur domestique. Ce sont de bons voisins, parce qu'ils jouissent de l'influence de foyers paisibles. Que la maladie frappe l'un d'eux et aussitôt les secours viendront de tous côtés, parce que des liens d'amitié à toute épreuve les unissent en une même famille.

Il ne faut pas oublier l'importance d'une demeure stable dans la vie d'un homme et de sa famille. Ceux qui sont à la merci d'un propriétaire sont exposés à changer de local tous les ans. Ces déménagements continuels sont une cause de dépenses; ils diminuent les chances des parents de devenir eux-mêmes propriétaires, et les enfants en subissent les néfastes résultats.

Le propriétaire d'un maison et d'un terrain se trouve à l'abri des vicissitudes du manque de travail et du vieil âge. En Angleterre, on paie des sommes considérables pour les pensions des vieillards et des sans-travail et ces pensions ont leurs champions en Canada. Je ne les blâme pas complètement, mais ces paiements sont une sorte de charité que les hommes qui se respectent ne doivent accepter qu'avec répugnance. Il est préférable que l'Etat encourage les bons sentiments des citoyens en leur donnant les moyens de combattre les mauvais jours par leurs propres efforts. Celui qui n'a pas de loyer mensuel à payer peut passer plus facilement à travers les épreuves du chômage. L'obligation d'un loyer à payer a été la difficulté la plus sérieuse que nous ayons eue à combattre depuis quelques mois, en venant en aide aux sans-travail. La peur d'être jetés sur le pavé, l'anxiété d'une oisiveté forcée, ont empiré la détresse de plus d'une famille. Sans ce loyer à payer, il est extraordinaire comment une famille peut vivre facilement avec de modestes revenus, même durant des mois sans travail.

C'est ordinairement pendant les mois d'automne et d'hiver qu'il y a chômage, c'est-à-dire durant la saison où l'abri est absolument nécessaire. A l'ouverture du printemps en ce pays, l'ouvrage reprend dans plusieurs industries où le chômage s'impose durant la saison rigoureuse; de sorte que si nous pouvions mettre les masses de notre population en mesure de passer les quelques mois du chômage, qui sera toujours la caractéristique de la vie au Canada, nous ferions beaucoup pour la classe ouvrière.

La possession d'une maison en propriété serait aussi une protection contre le vieil âge; ce serait mieux que la pitance qu'aucun pays peut donner aux vieillards et aux infirmes. Sous un toit qui lui appartient, un vieux couple n'aurait pas besoin de beaucoup d'aide pour sa subsistance. Cette aide pourrait presque toujours être fournie par les enfants, qui pourraient partager le toit de leurs vieux parents. Ce qu'ils paieraient de loyer fournirait le nécessaire; ou si les enfants avaient eux-mêmes leur logement, le loyer que les vieillards retireraient de leur maison—et il y aura toujours des gens se logeant à loyer—suffirait aux modestes besoins des parents; de sorte que la possession d'une maison en propriété, me paraît être contre le chômage ou la vieillesse, la protection qui permet au bénéficiaire le plus de respect de soi-même.

Un crédit voté à cette fin serait, non pas une dépense, mais un placement, et un placement offrant un revenu beaucoup plus sûr que nous ne saurions attendre des vastes sommes que nous dépensons pour les chemins de fer. D'après l'expérience des compagnies de prêts dans l'Ontario, le nombre de ceux qui achètent des maisons pour se loger, payables par versements, et qui ne s'acquittent pas de leurs obligations ne s'élève pas à un pour cent. Leurs premiers soins sont de s'acquitter du paiement de leurs intérêts et du capital emprunté, et pour cela ils se soumettent aux plus sévères économies, quand il est nécessaire, dans le but de protéger leurs petites propriétés. On peut donc admettre que le trésor ne perdrait rien à la réalisation de l'idée.

J'ai proposé dans ma motion que les vétérans aient la préférence dans les emplois d'argent à cette fin. Nous leurs devons bien cela; nous devons à nos vétérans beaucoup plus que nous ne pourrons jamais payer. Plusieurs nous sont revenus et n'ont pu s'établir dans des foyers à eux, et ils sont conséquemment encore à la merci des propriétaires d'immeubles. Les services qu'ils nous ont rendus au delà des mers demandent que, soit qu'ils vivent à la campagne ou dans les villes, nous prenions des mesures pour leur rétablissement dans leurs occupations antérieures, de même que dans toutes les autres conditions de la vie civile. De fait, cela fait partie de la restauration des vétérans. Ceux qui vivent dans les villes reçoivent leurs gratifications,

ceux qui sont capables d'aller s'établir sur des terres reçoivent bien davantage; et je crois que nous pourrions faire plus que nous n'avons accompli pour le rétablissement de nos soldats, soit qu'ils vivent dans les villes ou sur des terres. Ce serait là un moyen pratique d'y arriver, et un moyen qu'ils ne manqueraient pas d'apprécier. La plus forte critique que l'on pourrait peut-être offrir à l'encontre d'un pareil projet, est la difficulté de la mise à exécution. La motion suggère la création d'une commission du logement. M'est avis que cette commission devrait être composée de fonctionnaires à titre permanent, dont l'un au moins devrait appartenir au ministère des Travaux publics, et que la commission du logement devrait, de la part du Gouvernement, entrer en arrangements avec des compagnies de prêt qui existent à l'heure qu'il est et qui font affaires au Canada. Ces compagnies de prêt ont depuis longtemps et avec succès conduit de pareilles opérations, et je n'ai pas de doute qu'on pourrait faire avec des sociétés de construction des arrangements par lesquels ces compagnies recevraient l'argent et le prêterait, sous leur direction, leur contrôle et leur responsabilité. Nous aurions alors un corps local responsable, qui assurerait à l'acheteur d'un logement que ce dernier serait bien construit; que lorsqu'une entreprise serait adjugée à un constructeur, les travaux bénéficieraient d'une inspection qui assurerait leur exécution en conformité des devis. L'argent ne serait payé au constructeur qu'à mesure des progrès de l'entreprise; et les grands profits que recherchent les constructeurs par spéculation seraient éliminés. A l'heure qu'il est, le constructeur par spéculation achète un emplacement; il y construit deux ou trois maisons; il y consacre l'argent dont il peut disposer; il emprunte ce que la société de prêt veut bien lui avancer; et lorsqu'il vend il prend une seconde hypothèque pour tout ce qu'il peut obtenir. D'après le plan que je suggère, l'intéressé s'adresserait à la compagnie de prêts; il aurait le bénéfice de l'avis de cette compagnie; et les profits du constructeur par spéculation—qui sont souvent très considérables—lui seraient épargnés. Une autre question importante dans un plan comme celui-ci, est la perception des versements périodiques.

Une commission gouvernementale qui entreprendrait cela aurait de graves difficultés. Mais cela s'obtiendrait avec des compagnies de prêt intéressées par leurs placements, tant à la construction qu'à l'encaissement des payements, et qui fourniraient une main-d'œuvre considérable et experte. De la sorte, l'emprunteur ne serait pas obligé envers l'Etat; il serait l'obligé d'une société commerciale, avec qui il lui faudrait négocier.

Si tant de personnes à la recherche de logements n'en peuvent pas trouver, c'est qu'il leur faudrait payer comptant une somme égale au moins à 40 pour 100 de la valeur de la propriété. Les compagnies de prêt avancent, au maximum, 60 pour 100. Mon idée, c'est que l'on puisse se procurer une propriété sur un versement de 10 pour 100. Si l'Etat s'intéressait assez à l'affaire pour fournir les fonds, il pourrait garantir la société de prêt jusqu'à concurrence de 30 pour 100. On demanderait à l'acheteur de payer au moins 300 ou 400 dollars,—disons 300, par exemple,—sur un prix de $3,000. L'Etat garantirait 30 pour 100 du reste, et la société de prêt les autres 60 pour 100. Il est certain que si à l'avenir on ne facilite pas l'accès à la propriété mieux que dans le passé la crise du logement, non seulement persistera, mais s'aggravera. La situation, si mauvaise présentement, deviendra plus mauvaise avec les années.

M. BOYCE: Mon honorable ami a-t-il jamais entendu parler qu'un individu ait pu se libérer une fois entre les mains d'une compagnie de prêt?

M. HOCKEN: J'ai connu grand nombre de gens qui, s'étant mis en relations avec de telles sociétés, s'en sont tirés à leur satisfaction. Cela m'est arrivé à moi-même; c'est la meilleure réponse que je puisse faire à mon honorable ami. Je croyais que j'avais éclairci ce point en disant que 1 pour 100 à peine de ceux qui achètent des maisons des sociétés de prêt manquent à leurs obligations. Cela démontre qu'ils se sont dégagés et à leur satisfaction.

Sous ce système, il serait possible à des groupes d'ouvriers qui n'ont pas assez de capitaux de former des compagnies à eux, et de passer avec les sociétés de prêt des marchés pour la construction de telles maisons. Avec cela, on obtiendrait, je crois, plus de résultats des constructeurs que par le passé. L'année dernière, les briqueteurs posaient par jour de 700 à 800 briques, et souvent même pas plus de 500. Mais si deux ou trois briqueteurs étaient à l'entreprise, ils poseraient 1,500 à 1,800 briques par jour. De fait, dans la construction du King Edward Hotel, dans la ville de Toronto, on a posé, cet hiver, une moyenne de 1,400 briques par jour, en comparaison de 600 à 700 tout au plus l'été dernier. Réunissez

des charpentiers, des briqueteurs et des peintres qui travaillant de concert, retirent leur bénéfices au fur et à mesure que l'ouvrage avance, comme des salaires, vous obtiendrez un chiffre de résultats que les conditions du passé n'auraient pu permettre, et qu'on ne saurait obtenir autrement.

Mon idée, c'est que la commission du logement dresse un certain nombre de plans de logis à six, à cinq, et même à huit pièces. Ces plans seraient officiels; et les matériaux seraient uniformes. Grâce à l'uniformisation du type des matériaux dans la construction de ces maisons, et grâce aussi peut-être à l'achat, sur le crédit de la commission, de grosses quantités de ces matériaux, on pourrait pratiquer des épargnes considérables. Chaque constructeur de maison se procurerait ces matériaux ou leur majeure partie, par l'entremise de la commission. Il économiserait ainsi une somme appréciable; et l'économie est l'essentiel d'un tel programme.

Je n'ai pas voulu approfondir tous les détails, monsieur l'Orateur; car il faut pour cela avoir acquis de l'expérience. Personne aujourd'hui, ne pourrait dresser un plan qui n'aurait pas besoin plus tard d'être remanié considérablement. Mais l'expérience nous permettra de faire ces remaniements. Ce que je veux souligner à la Chambre, c'est que nous souffrons d'une pénurie extrême en ce pays, qui si nous n'y portons remède, aura des effets fâcheux, et même désastreux. Il en sera tout autrement si on y met la main. Allons-nous tenter de résoudre ce grand problème social, ou allons-nous nous récuser? Ce dernier parti serait celui de la peur. Il y a des obstacle, certes, à l'exécution d'un tel projet, mais nous sommes ici pour les surmonter. Nous sommes élus pour assurer le bien-être de la population. Si nous ne pouvons pas surmonter ces obstacles, il ne faudrait en faire l'aveu qu'après avoir tenté de toutes nos forces à corriger le mal. Ce qu'il faut, monsieur l'Orateur, c'est de la clairvoyance et du courage.

Le capital nécessaire à cette entreprise serait, je crois, souscrit par nos propres concitoyens et à mesure que les travaux se poursuivraient on recevrait suffisamment pour payer les intérêts. Je sais que l'on tient à ne pas augmenter notre dette nationale; mais ceci n'est pas une dépense; c'est un placement. Cette forme de législation sociale a déjà été appliquée là où la situation exigeait impérieusement l'adoption d'une loi de ce genre. Le gouvernement anglais s'est lancé dans une grande entreprise de construction d'habitations. Pourquoi? Parce qu'il a été obligé de le faire, la situation étant devenue si précaire, qu'il ne lui restait plus d'autre alternative. Si on avait commencé cela il y a cinquante ou cent ans, les conditions de vie en Grande-Bretagne seraient autrement meilleures qu'elles ne le sont aujourd'hui. Si nous continuons encore quarante ou cinquante ans à faire ce que nous faisons maintenant, et si le Gouvernement ne tient pas compte des difficultés qu'éprouvent en général les ouvriers et les artisans de notre pays, nous aurons dans nos grandes villes une situation identique à celle qui existe dans les grandes villes à l'étranger. Or, d'après moi, ce serait déplorable.

Je ne pense pas que l'œuvre puisse être réalisée par l'initiative privée. Les deux dernières années nous en ont donné la preuve. La seule solution réelle se trouve dans l'assistance de l'Etat. Donc, étant donné l'urgence de la chose, et les avantages énormes devant résulter de la réalisation de cette idée, je crois que la question mérite d'être favorablement accueillie par le Gouvernement et qu'elle est bien digne d'un précédent de la part du parlement.

M. NESBITT: Je suis tout à fait d'accord avec mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken), quant aux avantages que procure la possession de son propre foyer. On en trouve l'exemple dans les petites villes où, comme il l'a fait remarquer, presque tous les ouvriers possèdent leur habitation. C'est, pour la communauté, la situation idéale, parce que cela engage les gens à s'intéresser à tout ce qui s'y passe et, partant, aux affaires du pays en général. Cela fait des électeurs intelligents. Il y a bien rarement des grèves ou des différends entre le travail et le capital dans nos petites villes. Et là, pourtant les gens ont pu, jusqu'ici, sans aucune aide de l'Etat, acheter une propriété et, dans beaucoup de cas en acquitter le prix, soit par un emprunt direct ou par l'entremise de société de prêt ou autres établissements du même genre. Quelle que soit la façon dont ils s'en seront portés acquéreurs, il est certain qu'ils en sont propriétaires. Ils ont économisé de l'argent et, par là, ont montré quelle était leur nature. Ils ont pu se mettre chez-eux et ils y vivent tout aussi confortablement que n'importe lequel de leurs concitoyens. Je suis parfaitement d'accord avec tout ce qu'a dit mon honorable ami à ce sujet. Il est à souhaiter que chacun de nos compatriotes arrive à posséder son foyer, et s'intéresse non seulement aux affaires de

sa localité, mais encore à celles du pays en général. Mon honorable ami propose que le Gouvernement fédéral se fasse prêteur d'argent. Je ne suis plus d'accord avec lui quand il dit que trois familles ont peut-être assez d'un logement de six pièces pour dormir. Je crois tout le contraire. D'autre part j'admets avec lui que la propriété a un effet considérable sur l'individu. Je l'ai constaté plusieurs fois, mais l'effet n'est peut être pas exactement celui qu'indique mon honorable ami; personnellement, je l'ai trouvé parfois très regrettable.

M. HOCKEN: Vous en aviez trop.

M. NESBITT: J'en avais trop d'une sorte. Cette question, monsieur l'Orateur, a été soulevée devant le comité de rétablissement dans l'automne de 1919 et elle est bien du ressort de la commission de rétablissement qui est actuellement en fonctions. Le comité parlementaire, à qui la question avait été soumise, l'a examinée attentivement et s'est prononcé contre le projet, croyant que ce serait pour le Gouvernement fédéral une expérience un peu trop dangereuse à tenter. Certes, je voudrais, comme mon honorable ami le suggère, que chacun pût avoir sa maison à lui. Il a décrit les heureux effets que cela peut avoir, et sur ce point, je suis absolument d'accord avec lui. Mais lorsqu'il s'agit de faire du Gouvernement fédéral un prêteur d'argent, mon honorable ami doit savoir comme tous nos collègues, qu'en général on pense que l'argent prêté par le Gouvernement n'a pas besoin d'être remboursé. C'est pour cette raison que je ne partage pas sa confiance quant à la sureté des créances de l'Etat dans pareille circonstance. Si je ne me trompe pas, la Chambre a adopté, il y a quelques années, une loi autorisant un prêt de 25 millions garanti par les provinces.

Je comprends que la plupart des provinces n'ont pas profité de cette offre bien que l'Ontario en ait bénéficié jusqu'à un certain point et je sais qu'en certains endroits de cette province le projet entraînera des pertes considérables, parce qu'on a construit des maisons qu'on ne pourra vendre à un prix approchant ce qu'elles ont coûté. Je sais ce dont je parle, du moins dans ce cas. A mes yeux, bien que l'honorable député qui a présenté la résolution de cet après-midi ait parfaitement raison dans tout ce qu'il a dit touchant l'avantage qu'il y aurait à voir chacun posséder sa propre maison et, de ce fait, s'intéresser davantage aux affaires du pays, je crois que si des avances doivent être faites par d'autres que des particuliers ou des corporations, elles doivent l'être par les municipalités. Les municipalités sont à même de connaître exactement la réputation de l'emprunteur et des années d'expérience m'ont appris que, dans les avances de fonds, la réputation de l'emprunteur a souvent bien plus d'importance que la garantie donnée. Vous pouvez avancer des fonds à certaines individus presque sans garanties, mais vous refuseriez de prêter à d'autres qui possèdent des garanties apparamment bonnes, parce que nous savons tous que les garanties peuvent subir parfois une dépréciation importante. J'en ai vu qui baissaient de 50 p. 100 en dix ans. Et les garanties hypothécaires se déprécient plus facilement si la propriété est mal entretenue. Certaines personnes entretiennent tellement bien leur propriété que lorsque celle-ci a été occupée dix, quinze et même vingt ans, elle est en aussi bon état qu'au jour de sa construction. D'un autre côté, cette propriété occupée par d'autres personnes ne vaudrait pas le quart de sa valeur originale au bout de ce laps de temps. Permettez-moi de répéter que si quelqu'un doit consentir des avances ce sont les municipalités cas elles peuvent obtenir des renseignements exacts sur les emprunteurs et juger en conséquence. La municipalité peut avancer des fonds tout aussi bien que le gouvernement du pays et elle saura, d'après la réputation de l'emprunteur, si elle court un risque en prêtant de l'argent. Mon honorable ami suggère la formation d'une autre commission. A mon sens, nous avons déjà bien assez de commissions; je m'oppose à la formation d'une autre commission.

Un DEPUTE: Donnez-lui un autre nom.

M. NESBITT: Quel que soit son nom, la rose . . . et ainsi de suite. Somme toute, ce serait une commission qui devrait être payée pour le travail entrepris. Elle devrait être payée par le Gouvernement ou prendre ses frais et dépenses des personnes à qui les avances seraient faites, ce qui serait peu avantageux pour l'emprunteur. Je ne veux pas faire perdre de temps à la Chambre, mais je tiens à redire que je m'oppose complètement à ce que le Gouvernement se mette en affaires comme bailleur de fonds.

M. BALDWIN: Je me lève pour dire. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Pardon, l'honorable député (M. Nesbitt) n'a pas encore terminé ses remarques.

M. NESBITT: Je me permettrai de recommander une suggestion à l'honorable député qui a présenté la résolution et c'est que la municipalité de Toronto soit saisie de la question si elle est si pressante. Je sais que la municipalité d'où je viens ne demandera pas de fonds au Gouvernement du Dominion. Si elle croit que des avances doivent être faites, elle s'en occupera elle-même.

M. BALDWIN: Il est rare de me voir tomber d'accord avec l'honorable député qui a présenté la résolution, mais il a raison sur le principe que chacun devrait avoir sa propre propriété. De nos jours, les temps sont bien changés. Il y a quarante ans, presque tout le monde cherchait à avoir son lopin de terre pour s'y bâtir une maison, mais, depuis cette époque, il s'est produit un exode vers les villes et, aujourd'hui, il y a plus de terres à vendre et plus de terres abandonnées qu'il n'y en avait il y a, disons vingt ans. Les gens semblent fuir toute responsabilité. Des jeunes gens dépenseront des sommes considérables en cadeaux de noce et souvent, un mariage coûte plus cher que ne coûterait une petite ferme. Les gens ne veulent pas prendre et soutenir le fardeau de la vie rurale et on les voit en grand nombre courir aux villes où la frivolité semble règner en maîtresse. Il suffit de voir les salles de vues cinématographiques, les magasins de bonbons et les autres attractions pour comprendre ce qui amène les gens des campagnes à envahir la ville. Je crois que le Gouvernement, au lieu d'aider les gens à se construire des maisons dans les villes devrait faire des efforts pour retenir la population rurale dans les campagnes. Toute aide accordée par le Gouvernement dans le but d'aider des gens à construire des maisons devrait l'être avec cette entente bien claire que les occupants de la maison s'occuperont de produire une chose ou une autre.

On peut tout dire en faveur de la personne qui est propriétaire de sa maison sur un lopin de terre quelque petit qu'il soit et dont elle tire ses moyens d'existence honorable. D'après moi, le Gouvernement devra imposer une taxe sur un grand nombre de choses s'il veut empêcher les gens de quitter la campagne pour aller s'installer dans les villes déjà trop peuplées. Ce qui nous manque surtout dans ma région, ce sont de bonnes routes. J'ai offert par l'entremise des journaux de $20,000 à $40,000 à la municipalité du comté où je demeure pour la construction de routes en pierre et gravier. Je n'ai pas pu obtenir qu'elle accepte mon offre bien que j'aie proposé ainsi de prendre à ma charge un tiers du coût de tous les travaux nécessaires.

Quant à ce que le Gouvernement a fait pour venir en aide au soldat rapatrié, permettez-moi de dire que d'après mon observation, un grand nombre de vétérans qui se sont installés sur des terres en ont fait un succès, mais il y a encore un plus grand nombre de fermes prises à cette intention qui ont dû faire retour au Gouvernement. Je crois qu'on peut admettre qu'en premier lieu le Gouvernement a payé pour ces fermes beaucoup plus qu'elles ne valaient; en d'autres termes, on aurait pu acheter un grand nombre de ces fermes pour la moitié moins de ce qu'elles ont été payées si la vente s'était faite d'une façon pratique.

Le principe de la résolution est bon, mais comment allez-vous l'appliquer? Si vous allez dans la campagne, vous trouverez des maisons vacantes dans chaque municipalité. On ne propose certainement pas de construire davantage de maisons dans les villes puisque les centres urbains sont déjà pleins de gens qui ne peuvent pas trouver d'ouvrage. J'ai lu il y a quelques temps que dans la région de Niagara des grandes industries ne produisaient que vingt-cinq ou trente pour cent de leur capacité. Puisqu'il y a des maisons vacantes dans des régions de la campagne, on devrait prendre des mesures pour engager des habitants à vivre dans ces maisons et à cultiver le sol. Si c'est une bonne idée que chacun possède sa maison à la campagne et qu'il n'y a pas de doute qu'avec les gens qui sont propriétaires de leur propre habitation, vous avez la meilleure garantie d'ordre que vous puissiez trouver, je ne crois pas qu'il serait sage de se lancer dans une aussi grande dépense des deniers publics que celle que comporte la résolution.

M. McQUARRIE: J'aurais de beaucoup préféré que l'auteur de la résolution eût demandé un nouveyl octroi en conformité du plan que le gouvernement fédéral a adopté en 1918, au moyen duquel il avançait de l'argent aux gouvernements provinciaux qui à leur tour l'avançait aux municipalités pour qu'elles fassent des prêts aux soldats afin de leur permettre de construire leur propre maison. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, ce plan a fort bien fonctionné et j'estime qu'on avait grand besoin des maisons qu'on a cons-

truites. Suivant mon opinion, la construction de ces maisons a été une bonne chose pour les vétérans. L'objet que le plan avait en vue n'a pas été complètement atteint encore. Il existe toujours des conditions qui justifieraient la construction d'un plus grand nombre de maisons pour les vétérans et nous pourrions parfaitement demander qu'on fasse de nouveaux octrois dans des conditions similaires. Avant de partir de ma ville, la Great War Veterans' Association de New-Westminster m'a remis un mémoire qui expose certains arguments en faveur d'un nouvel octroi et qui me paraissent parfaitement justifiables. Voici ces arguments:

1. L'objet de la première allocation, à savoir la diminution du manque de facilités pour se loger, n'a pas été atteint. Les loyers sont aussi élevés ou même plus élevés qu'en 1918 et il existe une pénurie analogue de maisons.

2. Il est universellement admis qu'une communauté de gens possédant en propre leur maison est un actif plus grand pour l'Etat qu'une communauté de locataires. La propriété d'une maison crée un esprit d'amour-propre civique et encourage un intérêt dans les affaires publiques et le bien-être de la communauté qui agit comme un calmant dans l'agitation actuelle et décourage les agitateurs irresponsables.

3. Pour les vétérans, dont un grand nombre ont assumé des charges de famille depuis qu'ils sont revenus d'outre-mer, le plan a été d'un immense avantage. L'établissement de ces hommes dans leur propre maison ou leur location est assurée et où ils ne sont pas soumis à des loyers exorbitants et qui met à leur portée une maison confortable qu'ils ne pourraient probablement pas acquérir autrement est un des moyens les plus efficaces de transformer un soldat en un citoyen complètement rétabli.

4. La continuation des travaux de construction en ce moment aurait pour résultat de soulager la situation du chômage actuel.

5. L'inauguration d'un programme de construction en ce moment nécessiterait de gros achats de bois et d'autres fournitures. Cela aurait un effet stabilisateur sur le marché du bois et donnerait des avantages aux scieries qui se préparent à reprendre leurs travaux après une période de dépression et d'incertitude dans le commerce du bois. L'achat d'autres fournitures à des marchands dans différentes industries tendraient à maintenir l'argent en circulation et à empêcher la stagnation des affaires durant une mauvaise période.

Le député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) a dit que si quelqu'un devait prêter de l'argent pour l'achat ou la construction de maisons, ce devaient être les municipalités. C'est exactement ce que ce projet a en vue.

En effet, le Gouvernement fédéral avance purement et simplement certaines sommes aux provinces, qui les prêtent à leur tour aux municipalités, de sorte qu'en réalité ce sont les municipalités qui assument l'entière responsabilité de la dette. Le Gouvernement fédéral acquiert une garantie valable dès qu'il possède la signature des gouvernements provinciaux de même que ces derniers possèdent une garantie de tout repos avec l'endossement des autorités municipales.

Mon honorable ami de Oxford-Nord (M. Nesbitt) a affirmé aussi que les municipalités pourraient emprunter à d'aussi bonnes conditions que le Gouvernement fédéral. Je crains fort que l'honorable député ne soit dans l'erreur à cet égard. Mon honorable ami, on le sait, est très versé dans les questions financières; cependant, j'incline à croire qu'il a fait cette affirmation sous l'inspiration du moment et sans avoir suffisamment réfléchi. Il est notoire qu'une municipalité ne peut contracter un emprunt à des conditions aussi avantageuses que l'Etat, sans compter que les valeurs du Gouvernement fédéral constituent sur le marché monétaire une garantie bien plus valable que les obligations de n'importe quelle municipalité.

Mon honorable ami d'Oxford-Nord a déclaré de plus que chez lui les autorités municipales ne songeraient pas à réclamer un emprunt de cette nature. Ce fait ne saurait exercer la moindre influence sur la question d'une façon ou de l'autre, Il n'est nullement nécessaire que la ville d'Oxford bénéficie du plan en discussion ni aucune des municipalités qui ne jugera pas à propos de se prévaloir des avantages qu'offre le projet. La municipalité doit se prononcer en dernier ressort sur les demandes qu'elle reçoit. Si les autorités municipales jugent qu'il est préférable de ne pas toucher au projet, il n'y a absolument rien au monde qui l'oblige à le faire. Pour moi, le plan est excellent et son application devrait être continuée. Il est à ma connaissance qu'un bon nombre d'anciens soldats sont plus ou moins privés de domiciles, de sorte qu'ils seraient heureux de profiter de la chance qui leur serait offerte de se procurer les moyens d'avoir une maison d'après le projet mis en vigueur l'année dernière.

J'insiste donc auprès du Gouvernement, monsieur l'Orateur, afin qu'il continue à avancer des fonds aux vétérans qui désirent se constituer un foyer.

M. CAHILL: Monsieur l'Orateur, j'ai combattu le projet de loi adopté en 1919 pour autoriser le Gouvernement à avancer des fonds aux provinces qui doivent les prêter ensuite aux municipalités, et j'ai encore les mêmes objections à faire valoir contre la proposition. Je ne suis pas un adepte de la doctrine socialiste et je ne crois pas non plus à l'utopie du rôle paternel de l'Etat. On a eu trop souvent recours à cette forme de gouvernement en ces der-

nières années et nous avons prêté les deniers publics avec tant de désinvolture à droite et à gauche que nous avons compromis le crédit du Canada de toutes manières. Nous voilà arrivés à une époque où notre crédit national est plus ou moins forcé, de sorte que tous les représentants du peuple devraient rechercher les voies et moyens de pratiquer la plus stricte économie dans les dépenses publiques et de maintenir le crédit du pays.

Mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken) possède la mentalité de la moyenne des tories—il désire vivement obtenir quelques faveurs pour la province d'Ontario. La grande majorité de la population Ontarienne semble être d'avis que les autres provinces du Dominion existent purement et simplement pour le bénéfice de la province d'Ontario. Ces gens exigent que les produits de leurs fabriques soient protéger—les charrues, par exemple—ils ne craignent pas de compromettre le crédit national, pourvu qu'ils soient en mesure de vendre leurs marchandises à des pays étrangers qui ne pourront jamais rembourser les sommes que le Canada leur a avancées; à chaque session ils réclament l'adoption de lois d'exception, afin de protéger les industries particulières à leur province. Je rélève dans les comptes publics pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, que sous le régime de la loi qui consacre $25,000,000 au projet de construire des habitations ouvrières, la province d'Ontario a reçu une somme totale de $8,750,000, tandis que les huit autres provinces se sont contentées d'une somme de $2,990,000. En d'autres termes, l'Ontario a obtenu du Gouvernement fédéral deux fois plus d'argent de ce chef que toutes les autres provinces du Dominion.

M. HOCKEN: La faute en est aux autres provinces.

M. CAHILL: Assurément, mais c'est parce que leur crédit était meilleur en certains cas que celui du Gouvernement fédéral et de la province d'Ontario. La province de Québec n'a demandé que $60,000 sur ce montant, parce qu'elle jouissait d'un meilleur crédit que le Dominion, le gouvernement provincial était en mesure d'emprunter à de meilleures conditions que le pouvoir fédéral.

Les gens de Québec, du reste, ne sont pas en faveur des lois d'exception; ils ne croient pas au rôle d'Etat-providence. Le devoir qui incombe au Gouvernement à l'heure qu'il est, c'est de voir à satisfaire aux besoins les plus pressants du pays en général, au lieu de passer son temps à faire du socialisme. Notre pays offre des chances de réussite suffisamment assurées aux capitalistes entreprenants et énergiques, pour dispenser le Gouvernement de jouer le rôle de père nourricier à leur égard. Il n'y a peut-être pas un autre pays au monde qui offre de meilleures chances de réussite à tous les gens d'initiative. Cependant, il ne se passe pas de journée que le Parlement ne soit appelé à adopter des lois spéciales aux fins de taxer le citoyen ordinaire pour permettre à un petit groupe de favoris de vivre dans l'abondance et, dans nombre de cas, dans le désœuvrement le plus complet.

Que chacun mène tout seul son affaire. Que le Gouvernement fasse des lois pour tous, au lieu de les faire en vue de certaines classes à favoriser; qu'il ne mette point d'entraves au commerce, dès que celui-ci n'empiète sur les droits de personne. Nous aurons alors une contrée qui attirera des immigrants de la meilleure sorte, puisqu'ils sauront que leur réussite dépend de leur propre initiative et de leur propre détermination. Mettons tout le monde sur un pied égal. Personne n'a besoin de rien de plus et personne n'y a droit.

M. l'ORATEUR: Il se trouve que j'étais absent de la Chambre au moment où l'auteur de la résolution terminait ses remarques. Si j'eusse présidé la séance, j'aurais mis aux voix la question de savoir si la Chambre acquiesçait à l'amendement que suggère l'honorable député de Maisonneuve. J'espère que la Chambre y acquiescera, car, en ce cas, nul doute n'existera plus sur la régularité ni sur la rédaction de la proposition. L'amendement que l'on propose est comme il suit:

> Que les mots "la somme de dix millions de dollars soit annuellement affectée pendant cinq ans" soient retranchés et qu'on y substitue les mots "une dotation annuelle ait lieu."

Est-ce le bon plaisir de la Chambre de permettre à l'honorable député qu'il modifie sa motion en conséquence.

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. BOYCE: Monsieur l'Orateur, je ne m'attendais pas à prendre la parole sur cette résolution, que je ne savais pas devoir venir aujourd'hui, mais l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) me déconcerte toujours par ses remarques agressives à l'adresse de la province d'Ontario. Je ne pensais pas que cette résolution dût s'appliquer particulièrement à ma province, mais à toutes les provinces en général.

Malgré l'habilité très grande avec laquelle son auteur l'a présentée, je la considère comme fort dangereuse, et pour plusieurs raisons. Ce sont les villes qui bénéficieraient des sommes votées, attendu que les campagnes n'auraient pas lieu de s'en prévaloir, alors que, bien entendu, elles auraient comme les villes à trouver l'argent nécessaire. De plus, il nous faudrait organiser un département fort coûteux, si bien que, l'époque venue d'avoir payé le traitement d'un architecte ou autres fonctionnaires appelés à mettre les règlements à exécution, l'on aurait déjà dépensé une somme d'argent considérable, à part celle qui doit servir à encourager l'érection de logements. Dès que ce serait le Gouvernement qui ferait bâtir les maisons, il ne manquerait point sans doute de gens pour les prendre et la somme prêtée ne rapporterait que bien peu de chose. Mais outre la dépense fort lourde que cette entreprise nécessiterait, il faut compter sur ce désavantage que nos jeunes gens n'auraient plus de motif de se pourvoir eux-mêmes d'un logement, et nous savons tous que jusqu'ici nous avons eu bien du mal à devenir propriétaires de nos maisons.

A quoi tout cela aboutira-t-il? Nous avons des pensions aux vieillards, des pensions aux soldats, des pensions aux chômeurs peut-être et, que sais-je? d'autres sans doute de même nature. J'approuve de tout cœur les lois que nous faisons en vue de nos soldats, mais une loi comme celle dont parle la présente résolution ne tournerait point à l'avantage général du pays, et le trésor ne peut se la permettre. La dette nationale s'élève au chiffre fantastique de plus de deux milliards, et, si l'on tient compte de nos autres obligations financières, il faudrait je pense procéder avec une sage lenteur à construire des maisons pour ceux qui refusent de pourvoir eux-mêmes à leur logement.

Que dans cette résolution toutefois on insère une stipulation portant que les théâtres et les cinémas seront fermés, et nos jeunes gens y trouveront cet avantage de ne pas dépenser le soir ce qu'ils auront gagné le jour. Ils pourraient alors faire des économies à l'aide desquelles ils se construiraient des maisons. Nous ferions mieux, je crois, de restaurer le plus possible cet esprit libre et indépendant qui régnait au Canada parmi les premiers colons, cet esprit qui les engageait à s'établir sans l'aide de personne et à se bâtir des maisons qu'ils habiteraient eux et leurs familles dans un pays neuf.

Pour les raisons que je viens d'exposer, je suis contre la proposition, bien que je favorise l'idée de faire tout notre possible pour celles des personnes méritantes qui, peu riches, sont incapables de posséder leur propre logement. Pour ce qui est d'encourager quelqu'un à perdre son temps ou à se livrer à la paresse, par l'offre d'une maison, je dois dire que mon intention est de voter chaque fois contre celui qui le proposerait.

M. CRONYN: Monsieur l'Orateur j'approuve en général les remarques de l'auteur de la résolution. Je suis d'avis, de même que tous les autres je pense, que le foyer est le fondement du caractère, le fondement de notre pays, et, comme je viens d'une ville dont les habitants possèdent pour la plupart leurs propres maisons, je connais l'importance qu'il y a pour une localité à ce que chacun soit le propriétaire du logement qu'il habite.

Si donc je critique certains points des propositions qui sont faites, je n'en veux pas pour cela décrier l'idée principale.

Il a été suggéré, en premier lieu, non pas par celui qui l'a proposé, mais par un orateur précédent, que le Gouvernement pourrait faire des prêts. Ce serait là, je crois, une grave erreur. En 1914, et au commencement de 1915, le Gouvernement a jugé à propos, en des circonstances extraordinaires, d'accorder une gratification à certains cultivateurs de l'Ouest—des gratifications qui, dans la plupart des cas, ont valu de grands rendements tant pour les cultivateurs eux-mêmes que pour le pays en général. Autant que je me souviens, je crois que des 12 millions qui ont été avancés alors pour les grains de semence, le fourrage et les secours, il est dû encore au compte du capital, sans mentionner l'intérêt, à peu près 2 millions. Il est difficile de persuader ceux qui emprunte d'un gouvernement de rembourser celui-ci, tout comme ils le feraient pour une compagnie particulière. J'ai été très impressionné par un discours prononcé à Moosejaw, récemment, par M. Dunning, trésorier provincial de la Saskatchewan, dans lequel il passait en revue les travaux de la commission de prêts aux cultivateurs de la Saskatchewan. Il a fait remarquer qu'en ce qui concerne les prêts faits il y a environ trois ans,—je ne crois pas que cette commission ait été en fonctions plus de trois ans—il restait $300,000 d'arrérages d'intérêts sur 6 millions. M. Dunning a dit, avec sa franchise habituelle: "Lorsqu'un homme emprunte de l'Etat, la dernière chose qu'il croit être nécessaire, c'est

de rembourser, et je vous assure, messieurs, qu'à moins que nos emprunteurs changent de méthodes, notre projet ne saurait tenir".

Cependant, celui qui propose la résolution dit que le Gouvernement devrait avancer l'argent plutôt que de le prêter, et, si j'ai bien compris, par l'entremise de compagnie de prêts à qui l'on confierait les prêts à faire et la tâche plus difficile peut-être du recouvrement. Je ne crois pas que ce soit impossible, mais la chose ne se ferait pas gratuitement.

Ce n'est que depuis que la proposition a été présentée cet après-midi que j'ai pu faire quelque calcul concernant les frais, et je redoute des difficultés auxquelles n'ont pas songé les honorables députés. Ainsi, prenons le cas cité par l'auteur de la proposition, celui d'un placement sur une propriété de $3,000, dont l'emprunteur paye 10 p. 100, tandis qu'il obtient les autres $2,700 par un emprunt. Je présume que la somme mentionnée, $3,000, était censée être suffisante pour payer le terrain et la maison, autrement, l'emprunt devrait être plus élevé ou l'emprunteur aura à débourser une plus forte somme. Donc, si nous supposons que le terrain et la maison coûtent $3,000,—et je crains qu'il ne soit rare que l'on puisse obtenir les deux pour cette somme—il faut d'abord qu'il y ait entente sur le taux d'intérêt à payer; rien n'en a été dit. Il me faut deviner le taux; je le mets à 7 p. 100—ce qui est réellement au-dessous du taux du marché actuel dans la plupart des provinces. Le Gouvernement pourrait difficilement emprunter une somme considérable aujourd'hui en Canada, à moins de 6 p. 100. Ensuite, il faudrait donner 1 p. 100 à la compagnie qui serait chargée de la surveillance des prêts et des recouvrements; et à ce taux, elle ne serait pas trop bien payée si le travail est bien fait. Avec des intérêts à 7 p. 100 des taxes à un taux moyen de 30 centimes, avec une évaluation au taux de 90 p. 100 de la valeur de la propriété; des assurances, et une certaine somme pour le remboursement du capital, il faudrait que l'emprunteur des $2,700 paye environ $400 par année, au moins pour les premières années,—son compte d'intérêt, naturellement, diminuerait à mesure que le capital serait réduit.

Maintenant, je demande à la Chambre si l'on pourrait compter qu'un emprunteur quelconque qui ne paye que 10 p. 100, ou $300, au commencement, puisse donner $400 par année pour solder le reste. Beaucoup dépendrait sans doute, de la nature de ses occupations, du taux de son salaire, et de son succès à se trouver de l'ouvrage durant l'année.

Il est de fait, comme l'a dit l'auteur de la motion, que le nombre des saisies et des ventes par les compagnies de prêts a été minime. Cela est dû, probablement, à deux causes. Premièrement, les prix de l'immeuble et de la construction ont augmenté, en général, et si l'emprunteur ne pouvait payer, il pouvait toujours trouver quelqu'un qui voulait racheter de lui—quelqu'un qui fut en meilleur situation que lui pour faire face aux dettes et les acquitter. Secondement, il ne faut pas oublier qu'avant la guerre, les compagnies de prêts étaient disposées à prêter jusqu'à 60 p. 100 de la valeur d'une propriété appartenant à une personne indépendante, mais je doute qu'elles veuillent aujourd'hui prêter plus que 50 p. 100 à cause des valeurs et des prix actuels.

Il n'est pas difficile non plus d'en découvrir la raison, car dans l'édition de février de la *Gazette du Travail*, page 250, le nombre—indice des prix du gros des matériaux de construction—prix fondés sur les prix de 48 articles différents au diverses parties du Canada—était au 1er janvier de cette année de 347.1, comparativement à 140.6 en janvier 1913. Autrement dit, les matériaux de construction coûtent deux fois et demie plus chers qu'il y a sept ans. Je sais par hasard que des compagnies, tout en étant prêtes à prêter la moitié du prix d'un terrain, restreignent à 33⅓ p. 100 du coût actuel les prêts garantis par des constructions.

Si, d'après le projet suggéré, nous devons prêter 90 p. 100 du coût actuel et exiger le remboursement du principal—et c'est la seule manière sûre d'agir en pareille affaire—nous serons dans une tout autre situation que les compagnies de prêt qui n'avancent que la moitié, ou même 60 p. 100 du coût. Pour ma part, je craindrais qu'en plusieurs cas, l'emprunteur ne manquât nécessairement à ses obligations et que si la compagnie de prêt était obligée, comme je le suppose, d'intenter des poursuites pour observer son marché avec l'Etat, il n'arrivât trop souvent que les premiers constructeurs ou propriétaires perdissent les fonds placés dans la construction de leurs habitations.

Il existe une grande différence entre le propriétaire qui a une part d'intérêt de 40 à 50 p. 100 dans son habitation, et celui dont la part d'intérêt ne représente que 10 p. 100. Quelqu'un a parlé, pour plaisanter, j'imagine, de l'impossibilité de se tirer des griffes d'une compagnie de prêt.

Ce qu'une compagnie de prêt désire le moins c'est de posséder des immeubles; cela n'est pas son genre d'affaires. Je ne saurais parler qu'au nom des compagnies de prêts hypothécaires dans lesquelles je suis intéressé, et je suis en mesure de dire que, depuis treize à quatorze ans, elles n'ont pas possédé d'immeubles. C'est un fait que, tandis qu'il y a vingt ans, nous faisions des prêts aux cultivateurs et autres autour de nos bureaux, nous leur empruntons aujourd'hui des sommes égales ou plus fortes que nous prêtons à d'autres personnes qui débutent dans la vie comme ils l'avaient fait eux-mêmes. Nous prêtons en grande partie ces fonds à des cultivateurs de l'Ouest qui, je le crois et l'espère, marcheront sur les brisées de leurs frères de l'Ontario, et, d'emprunteurs, deviendront sous peu des prêteurs.

Parlons brièvement des soldats. On l'a dit, cette question est venue plus d'une fois sur le tapis. A mes yeux, elle a constitué le principal obstacle. Si nous devons adopter un projet qui permettra au soldat de se construire une habitation, et si nous devons lui avancer 80 ou 90 p. 100 du coût, qu'aurons-nous à dire à celui dont la maison est déjà hypothéquée. Ne devrons-nous pas lui avancer des fonds, si nous pouvons en obtenir à un taux moins élevé? Qu'aurons-nous à dire à celui qui voudra acquérir un négoce? Ne faudra-t-il pas lui prêter de l'argent pour lui permettre d'entrer dans les affaires? N'est-ce pas là une œuvre essentiellement de rétablissement? Et n'y a-t-il pas mainte autres projets aussi méritants, aussi utiles au pays, que nous ne pourrons pas repousser, si nous nous mettons à prêter de l'argent aux soldats pour d'autres fins que la culture du sol.

M. MOWAT: Nous devons être reconnaissants envers le représentant de la circonscription qui confine à la mienne d'avoir mis cette affaire sur le tapis, et je voudrais appuyer son projet de résolution de quelques commentaires. Après beaucoup de réflexion, en apparence, il nous a fait un tableau frappant d'un intérieur dépourvu des conditions et le bien-être voulu. L'expérience qu'il a acquise pendant plusieurs années en sa qualité de contrôleur et de maire d'une grande ville lui a permis de traiter ces matières en homme dont la parole a du poids. D'aucuns m'ont dit et je sais par moi-même que dans les grandes villes le problème du logement a pris une telle gravité qu'il est nécessaire de faire quelque chose, car l'encombrement cause une malpropreté qui a nécessairement un mauvais effet sur les familles, voire même sur les mœurs de la population. L'entassement de trois ou quatre familles dans un logement de sept pièces, lorsque la cuisine et d'autres commodités sont en commun, ne peut que produire un mauvais résultat et créer parmi nous l'état de choses contre lequel il s'est insurgé il y a cinquante à soixante ans dans les quartiers pauvres des grandes villes d'Europe. Malgré tous les raisonnements contre un projet semblable du point de vue économique, l'Angleterre et l'Ecosse ont appris qu'il ne s'agit de tenir compte des doctrines économiques, mais qu'il faut faire face à l'état de choses qui existe. Cela démontre l'importance de s'occuper sérieusement du projet de résolution dont la Chambre est saisie en ce moment.

Il est bien vrai qu'on peut admettre plusieurs des observations tombées des lèvres du député d'Oxford-Nord, tout en nourrissant une opinion contraire parce que nous nous trouvons en présence d'une situation qui avant peu sera irrémédiable. Les propos de mon honorable ami, dont l'avis est reçu avec beaucoup d'égards par la Chambre, ne doivent pas avoir trop de poids auprès des députés, à cause de la manière prudente et circonspecte dont il traite une proposition d'affaire.

Le résultat de ses remarques a été, pour ainsi dire, de jeter de l'eau froide sur une admirable proposition. Vous ne sauriez examiner ces choses, en ce moment, à un simple point de vue d'affaires, parce qu'avec le retour des soldats et leur incapacité à lutter avec les choses de la vie à cause d'un dérangement physique ou mental, la situation est telle que le pays doit la prendre en mains et refaire providence jusqu'à un certain point. Je crois que les avances faites dans le Nord-Ouest sur le blé diffèrent totalement de cette idée actuelle. Des avances sur le blé constituent des prêts sur la propriété personnelle et s'il en est—seulement 2 millions, semble-t-il—qui n'ont pas été remboursées, c'est malheureux, mais c'est parce qu'il s'agit d'une propriété personnelle et que nous avons eu seulement la promesse personnelle de l'individu. Mais la construction de maisons par le Gouvernement, l'hypothèque et la conservation d'hypothèques des maisons construites constituent un emprunt qui se doit classer dans une catégorie tout à fait différente. Voici la maison et le terrain qui ne peuvent se déplacer et vous n'avez pas seulement la promesse personnelle de l'occupant, mais la

maison et le terrain eux-mêmes. En conséquence, la garantie est infiniment meilleure et je ne crois pas qu'on puisse amener la Chambre à repousser une proposition de cette nature quand la garantie est toujours là et ne dépend nullement de la réputation ou de la conduite de l'emprunteur. Il est parfaitement vrai qu'une compagnie de prêt prend des renseignements sur la conduite d'un emprunteur et si elle découvre que celui-ci est dépensier ou extravagant, elle refuse de lui faire des avances, mais ceci est simplement pour la propre satisfaction des compagnies qui n'aiment pas à reprendre la terre sur laquelle ils ont consenti des avances de fonds.

Le grand avantage d'un projet de ce genre qui comprend la construction de plusieurs maisons, c'est que le prix de revient est considérablement diminué à cause de l'uniformité des différentes parties et à cause de l'achat en gros des matériaux. La brique et le bois, par exemple, pourraient être fournis en gros par les fabricants plutôt que de faire acheter sa part à chaque individu et en faisant les portes et fenêtres et autres articles du même modèle, vous pourriez en diminuer considérablement le coût.

Mon honorable ami le député de London (M. Cronyn) nous a dit un mot pour nous mettre en garde contre un projet de ce genre pour venir en aide aux anciens soldats sous prétexte qu'on peut demander à ce que le projet soit étendu aux soldats qui ont besoin d'argent pour s'établir, à ceux qui ont déjà des maisons hypothéquées et qui voudraient se libérer de cette hypothèque, ou à ceux qui désirent avoir des avances à un taux meilleur marché. Il n'y a pas de doute que ces difficultés existent, mais si vous préparez tout d'abord un projet net et clair pour la construction et le paiement des maisons afin de remédier à l'état de choses épouvantable dans nos grandes villes, je crois que nous pouvons attendre sans crainte les demandes qui pourront nous arriver d'autres sources. S'il ne nous est pas possible de faire plus que ce qui est proposé par ce projet particulier, disons le tout de suite, mais ne refusons pas d'adopter un bon projet parce qu'il est susceptible de susciter d'autres demandes.

M. BALDWIN: On a dit que ces maisons ne pourraient se déplacer et, j'en présume par conséquent qu'elles seraient construites à l'épreuve du feu. Cependant, si elles ne le sont pas, qui paiera les frais d'assurance, les réparations et ainsi de suite?

M. MOWAT: Mon idée serait de faire payer les divers items; impôts, assurances, loyer et ainsi de suite, en un seul paiement, ce qui fait que l'intéressé saurait exactement ce qu'il doit payer.

M. BALDWIN: A quel chiffre se monteront les frais généraux? Il faudra quelqu'un pour s'occuper des réparations, des assurances et de l'entretien en général.

M. MOWAT: Mon idée est très claire sur ce point. Le projet ne peut pas être mené à bien, sauf par le système de la communauté et chaque communauté devra s'occuper de ses propres affaires. Les frais généraux et la dépréciation devraient être payés conjointement par la communauté et l'occupant. Naturellement, je parle plutôt du projet auquel a fait allusion mon honorable ami d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) et touchant les communes en bloc situées près des grandes villes, destinées aux anciens soldats qui ne peuvent trouver de maisons dans les conditions actuelles. Mon honorable ami fait erreur s'il pense que cette question n'est pas étudiée cette année par le comité des pensions et du rétablissement comme elle l'a été auparavant. Je ne l'ai pas beaucoup poussée parce que j'avais dans l'idée que le peuple du pays n'avait pas encore apprécié ce qui a été fait en Europe et aux Etats-Unis dans ce sens. Quand nous songeons à l'augmentation immense des valeurs de propriété dans les villages modèles d'Europe, augmentation due à une direction scientifique, à l'architecture et à la beauté du paysage, nous ne devons nullement craindre que des pertes se produisent.

On m'apprend que la valeur estimative des propriétés de Letchworth a augmentée d'un tiers à cause de la popularité de la vie de ces villages modèles. Il s'agit d'un village modèle aux portes d'un grand centre. Sans doute, en dépit de la protestation de mon honorable ami de Carleton (M. Boyce), ces villages sont destinés au citadin. Nous nous sommes déjà occupés du cultivateur, ou de ceux qui veulent le devenir, avec notre projet du placement agricole du soldat. Mais il en est qui, malheureusement, ont dû abandonner un petit négoce de la ville au moment où ils sont partis pour le front et qui, à leur retour, se sont aperçus qu'ils ne pouvaient plus continuer leurs affaires. Le pays doit s'intéresser

autant, sinon plus, à ces gens, qu'aux cultivateurs qui sont en état de s'établir avec succès sur une terre. Le pays ne s'opposera pas à cette motion dont le but est de procurer des maisons aux citadins, parce qu'il sait qu'un grand nombre d'anciens combattants n'ont pu réussir à vivre convenablement, à leur retour, et ont été incapables de se procurer un toit pour eux-mêmes et leurs familles.

Le vétéran qui se voit dans l'impossibilité de continuer ses affaires est placé dans une dure impasse. Grâce à la rééducation professionnelle, il pourra peut-être recommencer une nouvelle carrière, mais il n'a pas l'argent voulu pour abriter confortablement sa famille.

Le but de ce projet n'est pas de lui donner de l'argent, de lui faire la charité—parce que les versements pour l'achat d'une maison devront être faits strictement—mais de l'aider à se procurer une maison pour lui-même et sa famille. Naturellement, si nous nous laissons attendrir par tous ceux qui ne voudront pas faire leurs versements, qui feront entendre des lamentations, écriront des lettres ouvertes dans les journaux et confieront leur cause à des gens malavisés, le projet est voué à un échec. La commission doit insister sur l'exécution des conditions de l'achat et alors le pays n'aura rien à perdre. D'un autre côté, ces petites communautés augmenteront de valeur et contribueront grandement au bonheur d'une foule de citoyens, et empêcheront nombre de personnes de se laisser aller à la dégradation morale et physique.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, je ne puis abonder dans le sens de mes deux excellents amis de Toronto, parce que, contrairement à l'attente de mon honorable collègue de Pontiac (M. Cahill), je ne suis pas un de ceux qui croient que le Gouvernement doive se lancer dans ce projet de logements ouvriers sur une grande échelle. Je possède moi-même une certaine expérience de la construction de maisons, et, si le Gouvernement veut perdre de l'argent, il n'a qu'à favoriser ce projet. Nous ne sommes pas en mesure d'exposer les finances du pays avec le projet dont nous a saisi l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken). Si les maisons sont rares aujourd'hui c'est que leur construction ne rapporte pas de bénéfices, voilà tout. Que cette entreprise soit un placement sûr, on trouvera des capitaux, mais, vu la situation des métiers du bâtiment, il est impossible d'acheter un terrain et de construire une maison dans aucune ville en réalisant un profit net de 5 p. 100. Après avoir payé les taxes locales, les assurances, les réparations et le reste, les propriétaires verront que le prix de leurs loyers a baissé sensiblement. Je prie les propriétaires qui louent leurs maisons à des prix modérés, de me dire si ce n'est pas là une entreprise peu alléchante et qui cause des ennuis à n'en plus finir.

Si le Gouvernement adopte ce projet, il va ruiner l'effort individuel. Voilà ce qu'il ne faut pas oublier, et c'est pourquoi il se construit aujourd'hui moins de maisons qu'on devrait le faire. Les capitalistes craignent que le Gouvernement se lance dans cette entreprise. D'après mes calculs, il y a environ deux millions de maisons en Canada, en supposant que chaque maison est habitée par quatre à cinq personnes, et je ne crois pas que ce soit exagéré. Supposons que 25 p. 100 de ces personnes demandent l'aide du Gouvernement pour les loger convenablement—ce serait une proposition raisonnable. Il resterait donc 500,000 maisons à trouver. Au coût modéré de $3,000 chacune, le pays placerait $1,500,000,000 dans la construction de logements pour 25 p. 100 de la population, projet aussi vaste que celui de la nationalisation des chemins de fer du Canada. Maintenant si le Gouvernement doit se substituer au capitaliste individuel, qu'il le fasse complètement, parce que l'homme d'affaires qui est obligé de payer 7 p. 100 pour son argent ne peut rivaliser avec le Gouvernement ou avec des maisons du Gouvernement qui paient 5 ou 6 p. 100.

Les particuliers ne placeront pas dans des conditions semblables. J'ai vu récemment de très bons articles sur ce sujet dans quelques revues britanniques. Après avoir étudié très attentivement le problème du logement qui s'impose au gouvernement d'Angleterre où la situation est bien pire qu'au Canada, lady Selborne a, je pense, écrit deux ou trois articles pour faire remarquer que si le gouvernement anglais adopte le projet qu'il a à l'étude, il poussera l'impôt national jusqu'à l'extrême. En l'état actuel des finances canadiennes, nous ne voulons assurément pas nous lancer dans un projet qui coûtera autant que j'ai dit, et non pas 50,000,000 de dollars comme la résolution le donne à entendre. Toronto seule pourrait absorber 50,000,000 de dollars.

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien.

M. COCKSHUTT: Et il faudrait dépenser une somme beaucoup plus considérable dans la cité de Montréal. Toutes les villes et cités du Canada demanderaient aussi quelque chose, si le Gouvernement entre-

prenait le projet sur une échelle convenable. En définitive, cette proposition équivaut pratiquement au logement par l'Etat de tous ceux qui ne peuvent se bâtir eux-mêmes.

Le vétéran est dans une toute autre position. S'il a besoin d'aide, qu'on la lui donne par tous les moyens, que ce soit pour se construire, s'établir dans les affaires ou sur une ferme. Pour cela, j'en suis des deux mains, si le pays peut se le permettre. Mais si un grand établissement—et je parle actuellement à titre d'intéressé dans une certaine mesure dans l'industrie—ne trouve pas ses employés convenablement logés, je dis qu'il est du devoir du manufacturier de construire des maisons afin d'assurer un logement convenable à ses employés. Je suis en faveur de cela, et je crois que le principe est bon. Je pense que cela a été fait par quelques manufacturiers canadiens, et tous les établissements modèles qui veulent s'intéresser à leurs ouvriers savent que l'une des conditions essentielles de la stabilité de la main-d'œuvre c'est d'avoir des employés bien payés, bien logés et, autant que possible, à proximité de la fabrique. Sans doute, il est impossible de les loger trop près des fabriques, mais l'habitation peut bien être assurée à distance de la fumée et du bruit de leur travail sans les obliger à marcher pour y aller et venir. Cela est possible dans nos petites villes et nos petites cités, bien que ce soit hors de question à Toronto, à Montréal et en deux ou trois autres des plus grands centres. Bref, je prétends que la somme requise pour la construction de logements ne devrait pas être dépensée dans une seule cité, quelle qu'elle soit, mais dans toutes les cités et même à la campagne si les gens de la campagne le demandent. Si l'on entreprend la construction des maisons, il faut en construire pour tout le monde. Si vous vous mettez à prêter de l'argent aux constructeurs de toutes les maisons dont le besoin se fait sentir, je crois que mes chiffres peuvent être considérés raisonnables, et j'estime à 1,500,000,000 de dollars la dépense initiale d'un projet semblable, actuellement. Les matériaux de construction sont présentement hors de portée, pour ainsi dire, et vous ne bâtirez pas aujourd'hui pour 6,000 dollars des maisons que vous auriez pu bâtir pour 3,000 dollars il y a cinq ou six ans. Ce n'est donc pas le bon temps d'entreprendre la construction sur une grande échelle, parce que celui qui construit aujourd'hui avec de l'argent lui coûtant 5 p. 100 peut, d'ici à deux ou trois ans, trouver sa marge de 2 p. 100 d'intérêt si réduite par la baisse dans les prix de matériaux de construction à laquelle je m'attends prochainement, que sa maison de 6,000 dollars n'en vaudra plus que quatre mille. De sorte que les conditions actuelles de la construction feraient disparaître sa marge de protection. Une maison de 4,000 à 3,000 dollars devraient lui rapporter un loyer mensuel de 30 à 35 dollars et cela est un gros loyer à payer pour un ouvrier. C'est plus qu'il ne devrait payer, mais c'est ce que l'on demande dans toutes nos villes aujourd'hui. On demande 30 à 35 dollars et même plus par mois. Donc, toute déférence gardée pour l'honorable député de Toronto-Ouest, j'espère qu'il n'essaiera pas de pousser le Gouvernement dans une entreprise de proportions aussi vastes que serait indubitablement celle-ci. Pour être juste et équitable, il faut qu'elle s'applique à tous, et dans de telles proportions elle dépasse nos forces. C'est pourquoi j'ai confiance que la Chambre ne sanctionnera pas cette résolution comportant une dépense de 50 millions de dollars parce que cela ne règlerait pas la question. Cette somme n'est qu'une bagatelle comparative à ce qu'il faudrait et ne serait d'aucun avantage à ceux qui empruntent de l'argent pour bâtir aujourd'hui, parce que la baisse dont j'ai parlé les ferait perdre. Et, telle qu'elle est, la résolution demande au Gouvernement quelque chose qui ne lui a jamais été demandé avant. Que les cités et particulièrement les manufacturiers voient au logement de leurs gens, et si les vétérans en ont besoin, comme je le pense, c'est au comité, qui a été nommé et qui fera probablement rapport sur ce sujet, à y voir.

J'espère que la Chambre ne s'arrêtera pas à délibérer la motion.

M. ANDREWS: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les nombreux arguments produits au cours de ce débat, et je suis toujours de l'opinion que je me suis formée dès le début, qu'on manque dans une grande mesure de logements au Canada. J'estime que si l'on appliquait rigoureusement nos règlements d'hygiène publique, à Winnipeg, nous aurions 20,000 personnes environ sans le moindre abri. C'est un état de choses auquel il faudra pourvoir, un jour ou l'autre, d'une façon quelconque et si nous ne pouvons le faire, je n'ai pas le moindre doute qu'il surgira tout un groupe de législateurs qui pourront résoudre le problème. Il faut que les gens habitent des logements convenables, et je le répète, on ne saurait se dérober à la situation. J'ai été un peu

agacé d'entendre un honorable député dire qu'il n'approuvait pas que le Gouvernement s'engageât dans une entreprise semblable, car il avait foi dans l'efficacité de l'initiative individuelle. Si je me lève maintenant, c'est dans le seul but de débattre cet aspect de la question.

L'honorable député qui a proposé la résolution a particulièrement fait allusion aux anciens combattants. Or, nous avons déjà un comité spécial qui se réunit et qui a l'autorité voulue pour s'enquérir de la situation de ces vétérans et considérant qu'il saute aux yeux—aux miens et à ceux de tout le monde, j'en ai la conviction—que si l'on doit tenir compte d'une classe quelconque, c'est bien de celle-ci, et me rappelant qu'elle devrait être la première à recevoir cette considération. Je crois que le débat a atteint la phase qui nous excuse de soumettre le problème au comité des soldats. Dans ces circonstances et avec la permission de la Chambre, je propose le renvoi du débat.

(La motion est adoptée.)

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

Reprise de la séance

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION TENDANT À AUTORISER LES MINISTRES À SIÉGER DANS L'UNE OU L'AUTRE CHAMBRES

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX propose:

Cette Chambre estime qu'il est dans l'intérêt d'une bonne administration que les ministres de la couronne soient autorisés à siéger dans l'une ou l'autre des Chambres du Parlement, lorsque des mesures et des programmes sont présentés pour leurs départements respectifs.

—Monsieur l'Orateur, je regrette l'absence presque complète des membres du cabinet. Dans le bon vieux temps, les ministres étaient à leurs sièges, à l'heure utile, mais après tous les contretemps et les embarras qu'ils ont dû surmonter dernièrement, l'absence des ministres ne doit pas étonner. Quoiqu'il en soit, monsieur l'Orateur, je vais expliquer le projet de résolution que j'ai soumis. En agissant comme je l'ai fait, j'avais en vue l'expédition plus facile de la besogne de la Chambre, croyant que ce projet constituait une réforme que notre Parlement jugerait très acceptable.

A la confédération, nous avons adopté le système bicaméral. Je sais qu'il se trouve dans le pays et peut-être même dans cette Chambre des gens qui croient que nous devrions nous contenter d'une seule Chambre, mais je crois qu'ils sont nombreux les citoyens du Canada qui sont favorables au maintien d'une Chambre haute. Il est certain qu'on pourrait, avec profit, réformer notre Chambre haute sous divers rapports, mais j'ai confiance de ne pas me tromper lorsque j'affirme que la masse du peuple est favorable au maintien du système bicaméral.

En ce qui me concerne moi-même, je suis en faveur du maintien de la Chambre haute pour les raisons suivantes; la première, parce qu'on l'a instituée pour assurer la protection des minorités dans notre Confédération; la deuxième, parce que les représentants de certaines des provinces qui se sont unies pour former le Dominion ont craint que la prédominance des provinces plus considérables, dans le Parlement, nuit peut-être à l'influence des provinces plus petites, et c'est pourquoi ils ont insisté sur l'établissement d'une chambre haute; la troisième, parceque j'ai un respect indéfectible pour le pacte de la Confédération lui-même. Ce pacte est sacré pour toutes les provinces et il incombe à leurs représentants de voir à ce qu'on ne porte nulle atteinte à notre constitution. Et pour répéter ce que sir John A. Macdonald disait, dans son plaidoyer en faveur d'une chambre haute au cours des débats sur la Confédération:

Tous les pays démocratiques ont reconnu une seconde Chambre comme étant une sauvegarde contre toute législation hâtive et insuffisamment mûrie.

Si cela était vrai, dans des circonstances normales, combien l'est-il davantage aujourd'hui que l'univers passe par une crise terrible et qu'en conséquence de cette grande guerre on s'applique dans toutes les parties du globe à la reconstruction. Sous le couvert du mot reconstitution on peut commettre bien des iniquités; or, si nous voulons profiter d'une reconstitution réelle, effectuée dans le meilleur intérêt de la nation, avec tous les égards dus à la constitution et aux droits de toutes les classes de la société, je crois que le besoin d'une chambre haute se fait encore mieux sentir aujourd'hui qu'en temps normal.

Malgré toutes les critiques dont elle a pu être l'objet, la Chambre haute a fait preuve, en maintes occasions, d'une véritable indépendance d'idée et d'action. Il n'y a pas plus de deux ans, plusieurs sénateurs, nommés par le Gouvernement actuel, n'ont pas craint de voter contre ce qui était, selon moi, une loi inopportune et irréfléchie, et qui aura peut-être une grave influence sur l'avenir du Canada. Je veux parler du vote sur la très importante question de l'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc.

Je ne dis pas, monsieur l'Orateur, que le Sénat ne soit pas susceptible de réforme. Par exemple, j'estime qu'il devrait y avoir une limite d'âge et peut-être pourrions-nous aussi changer le mode de désignation des sénateurs. J'ai toujours pensé que l'élection des sénateurs constituerait une très bonne réforme, qu'ils soient élus par les législatures, par les chambres de commerce, les universités ou autres institutions publiques. Evidemment, c'est une toute autre affaire, et si j'en parle, c'est que je ne veux pas qu'on se méprenne sur le sens de la résolution. Certains de mes collègues des deux côtés de la Chambre ont pu croire que j'étais en faveur du choix des ministres parmi les sénateurs. On ne peut pas laisser la Chambre haute sans représentant du Gouvernement; nous devons admettre qu'il doit y avoir au moins un leader parlant au nom du gouvernement et il peut surgir des circonstances dans lesquelles il est nécessaire d'avoir des sénateurs comme membres du cabinet. Toutefois, je suis d'avis que pour ainsi dire tous les membres du cabinet devraient faire partie de la chambre populaire et que moins il y en aura dans la Chambre haute, mieux cela vaudra pour le Gouvernement et le Canada. Il est à souhaiter que chaque fois que des membres du cabinet devront siéger au Sénat, le gouvernement, qu'il soit libéral, conservateur ou agraire, fasse en sorte que les ministres qui sont à la tête des départements à fort budget siègent à la Chambre des communes. Je pense que tout le monde est prêt à admettre ce principe.

En Angleterre il y a la Chambre des pairs qui est depuis longtemps en honneur; plusieurs ministres en font partie. Je ne connais pas le nombre des membres du cabinet actuel qui siégent à la chambre des pairs, mais je sais qu'il y en a un certain nombre, et pas des moindres. L'Angleterre a même eu des premiers ministres faisant partie de la chambre haute; je citerai les noms de lord Beaconsfield, lord Salisbury et lord Rosebery. Mais dans tous ces cas, qui étaient probablement exceptionnels, le gouvernement était représenté dans la chambre populaire par des hommes de grande distinction qui avaient réellement l'opinion publique pour eux, comme Gladstone, Balfour, Asquith, Lloyd-George et beaucoup d'autres dont je pourrais citer les noms. Je crois que l'on ne verra plus en Angleterre un premier ministre choisit dans la chambre haute. Bien que la tradition compte pour beaucoup dans ce pays, il faut aussi tenir compte de l'évolution de l'opinion publique et des réformes qui s'effectuent graduellement. Par exemple, les précédents qui tiennent lieu de constitution s'effacent d'année en année. La coutume séculaire disparaîtra devant la force de l'opinion publique et je crois que, dorénavant, le premier ministre qui représente l'opinion publique et la nouvelle démocratie, aura sa place dans l'assemblée populaire d'où il annoncera la politique du Gouvernement. Evidemment, le Gouvernement sera toujours représenté à la Chambre haute par un ministre très en vue.

Les Communes ont été et sont encore ce que j'appellerais la grande chambre d'enquête de la nation. C'est d'elle que relèvent les plus importants problèmes de l'Etat. C'est à elle que le Gouvernement doit faire part de ses projets. La Chambre des communes est le grand levier de la constitution britannique. Il est vrai qu'aucun projet de loi, qu'aucun acte du Parlement, n'est consommé ni définitif sans la sanction de Sa Majesté le roi; toutes les mesures sont sanctionnées par le roi, la Chambre des pairs et la Chambre des communes. Mais tout le monde comprend que la vraie force directrice en matière de législation appartient à l'assemblée populaire, c'est-à-dire à la Chambre des communes, et il est juste qu'il en soit ainsi.

Certes, monsieur l'Orateur, je suis partisan de la tradition et je n'ai pas honte de le dire; mais les réalités matérielles exigent parfois des changements radicaux. Naturellement, comme je l'ai donné à entendre, tant que nous aurons le système des deux chambres législatives que j'espère voir demeurer, le Gouvernement devra être représenté d'une façon quelconque au Sénat.

Mais je ne vois pas très bien pourquoi un ministre siégeant à la Chambre haute ou à la Chambre des communes serait empêché de paraître devant l'autre Chambre où il n'aurait pas droit de vote. Je ne vois pas pourquoi un ministre d'Etat siégeant au Sénat, par exemple, n'aurait pas le droit de venir à la Chambre des communes expliquer la ligne de conduite de son ministère et répondre aux questions posées lorsqu'on discute les crédits de ce ministère. Je ne comprends pas davantage pourquoi les ministres qui occupent à la Chambre les fauteuils du Gouvernement ne pourraient pas se présenter devant la Chambre haute et donner les explications qu'on peut demander d'eux. Rien n'est nouveau sous le soleil. Le système que je préconise est celui qui existe en France où il n'est pas nécessaire qu'un ministre de la république ait été élu par le peuple, et je crois que cela plairait

beaucoup à certains de mes honorables amis aspirant à un portefeuille. Le cas se produit fréquemment. Mais, actuellement, M. Briand fait partie de la Chambre des députés. Le vieux tigre, M. Clémenceau, était aussi membre d'une des deux Chambres; je ne me souviens pas si c'était la chambre des députés ou le sénat. M. Leygues, dont le cabinet a été renversé il y a quelques semaines, est membre de la chambre des députés. Au reste, les ministres ne sont pas nécessairement membres du parlement français et, en France, on peut demander aux ministres de comparaître en diverses occasions, soit devant l'assemblée populaire, soit devant le Sénat.

L'an dernier, j'ai suivi de très près les séances du parlement français et j'ai ainsi pu voir un après-midi, par exemple, un ministre de la république adresser la parole à l'assemblée populaire, donner des explications, répondre aux questions et passer ensuite de cette assemblée à celle du sénat qui siège au palais du Luxembourg. Ce serait du simple bon sens que les ministres de la Couronne au Canada jouissent du même privilège et que les deux Chambres possèdent les mêmes droits, car, à mon avis, lorsqu'un projet est présenté à la Chambre et que le ministre qui a préparé, tracé, organisé et présenté ce projet siège dans l'autre chambre, ce ministre devrait pouvoir être appelé à expliquer sa politique aux membres de cette Chambre, à répondre à leurs questions, à accepter des amendements. Quand cette Chambre discute le budget d'un ministère—et c'est dans cette Chambre seulement qu'on peut discuter et débattre tout au long le budget d'un ministère et voter pour sa réduction à la demande d'un député—je crois qu'il serait tout simplement raisonnable que les députés de cette Chambre eussent le droit de faire comparaître le ministre dont la politique est discutée ou même celui dont le politique est approuvée ou dont le budget est critiqué. Il y a un instant j'ai dit que, dans un cas de ce genre, je n'accorderais pas le droit de vote au ministre de l'autre Chambre qui comparaitrait devant celle-ci; mais il aurait le droit de parler librement à la Chambre; d'expliquer autant de fois que ce serait nécessaire et, conséquemment, il aiderait à préparer la loi et à diriger la politique du Gouvernement, laquelle devient finalement la politique du Parlement.

M. McLEAN (Halifax): L'honorable député permettrait-il à un ministre siégeant dans une Chambre dont il ne fait pas partie de présenter une motion?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est là une question de détail qui devrait être réglée par l'amendement nécessaire aux règlements de la Chambre, mais, au premier abord, je dis: Non. Je crois qu'il pourrait suggérer à un de ses collègues ou à tout autre député de la Chambre les grandes lignes de sa motion et qu'il aurait le droit de parler pour l'appuyer. Je ne lui donnerais pas plus de pouvoir que ceux auxquels il a droit. Nous, membres de l'assemblée populaire du Parlement sommes investis de pouvoirs spéciaux; nos droits sont pour ainsi dire sacrés. Nous tenons ces droits du peuple directement; nous avons, d'après certains règlements, le droit de discuter, le droit de condamner, le droit de modifier, le droit de dénoncer. L'objet que j'ai en vue me semble conforme au bon sens. Je vais donner des exemples précis des ennuis qui peuvent être causés par l'absence ici de ministres qui siègent dans l'autre Chambre. Mon but est d'amener devant la Chambre des communes les ministres siégeant, disons au Sénat afin qu'ils puissent expliquer leur politique, défendre leur budget et accepter les modifications qui pourraient être suggérées par la Chambre. Actuellement, trois ministres de la couronne siègent à la Chambre haute: le ministre de l'Intérieur, le ministre du Travail et le directeur général des Postes. Il me semble que le ministre du Travail doit être essentiellement représentant du peuple.

Je m'explique pourquoi le titulaire actuel du portefeuille siège dans la Chambre haute. Je ne veux certainement pas diminuer l'habileté et je crois, l'honnêteté d'intention du présent ministre du Travail. J'ai eu quelques rapports avec l'honorable ministre quand il était président de l'union des télégraphistes et que j'étais ministre du Travail dans un ministère précédent, et je tiens à dire ouvertement et publiquement que mes relations officielles avec lui à cette époque ont été certainement des meilleures et dans l'intérêt du travail. Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que vous reconnaissez que la place du ministre du Travail est essentiellement à la Chambre des communes. Il représente en effet les masses laborieuses du pays parmi lesquelles nous savons qu'il existe en ce moment un certain sentiment de malaise. Nous pouvons être appelés à tout moment à adopter une mesure qui touche directement les masses ouvrières. En réalité, la loi la plus importante qui nous sera sou-

mise, celle du tarif, intéresse à un degré très considérable les ouvriers du pays. Il me semble donc que le ministre du Travail devrait absolument être dans la Chambre des communes, mais le Gouvernement, dans l'exercice de son droit a cru devoir nommer un ministre du Travail qui a un siège au Sénat.

En laissant de côté pour un moment la publication des statistiques du travail et de la *Gazette du Travail*, examinons seulement un aspect de son œuvre, l'application de la loi des différends industriels. La sage application de cette loi, qui concerne toutes les utilités publiques au Canada, est certainement de la plus haute importance pour le pays. L'an dernier, mon très honorable ami, le leader du Gouvernement (M. Meighen), était chargé d'un bill qui relevait du département du Travail; il s'agissait d'amendements à la loi des différends industriels et mon très honorable ami, avec toute son habileté et sa subtilité, a dû, deux ou trois fois interrompre les délibérations parce qu'il n'avait pas des renseignements suffisants sur la question. S'il y a un membre de cette Chambre dont tous reconnaissent la sagacité en matière juridique, certainement c'est le très honorable chef du Gouvernement, mais je me souviens bien que pour cette loi spéciale il a été obligé de proposer le renvoi de la discussion dans les derniers jours de la session pour conférer avec son collègue, le ministre du Travail. Cet exemple fera comprendre à tout le monde la nécessité, si le ministre du Travail n'a pas un siège dans cette Chambre, d'introduire un amendement dans nos règlements, afin qu'il puisse venir dans cette Chambre et expliquer sa politique quand on nous présentera un projet concernant son département.

Prenez le cas du ministre de l'Intérieur. Si je ne me trompe, on a greffé sur le département de l'Intérieur le département du Rétablissement des soldats dans le civil. Or, tous les députés de cette Chambre et presque toutes les familles dans les circonscriptions que nous représentons sont profondément intéressés au rétablissement civil de nos soldats. Quant au département de l'Intérieur lui-même, nous savons tous que c'est un vaste ministère qui s'occupe de tous les territoires du Nord-Ouest et de leurs merveilleuses richesses naturelles. Ce n'est pas trop dire que l'avenir du Canada dépend dans une grande mesure de la sage et prudente administration du département de l'Intérieur. Mon très honorable ami, le leader du Gouvernement, qui a dirigé pendant quelques années le département de l'Intérieur, sait que c'est assurément un des plus importants départements de l'administration. Or, cette année, il arrive que le ministre, qui est à la tête de ce département, est le leader du Gouvernement au Sénat. Est-il juste, monsieur l'Orateur, que la Chambre soit privée de l'habileté de cet homme—car le leader du Gouvernement au Sénat est certainement un des hommes les plus habiles que j'aie rencontrés—et aussi de l'avantage de ses explications quand on discute les questions qui relèvent de l'administration de son département? Est-il juste qu'à son tour lui-même soit privé des avantages des critiques que nous avons quelquefois à présenter sur la législation très compliquée que l'on nous soumet de temps en temps au sujet de son département? Je pense que chacun admettra que si le ministre de l'Intérieur avait un siège dans cette Chambre au lieu de la Chambre haute, ce serait de beaucoup préférable pour le pays. Mais il arrive qu'il siège dans la Chambre haute et je renouvelle la question que j'ai posée il y a un instant: Le bon sens ne nous oblige-t-il pas à modifier nos règlements pour faire venir le ministre dans cette enceinte chaque fois que nous prenons en considération une mesure intéressant son département?

Je passe maintenant au département des Postes. Voici un département de grandes dépenses qui intéresse tous les députés, toutes les circonscriptions, chaque ville, chaque municipalité, chaque village de l'Atlantique au Pacifique. Le ministre des Postes ne s'occupe pas seulement de l'administration de son département à Ottawa, mais je sais par ma propre expérience dans ce département que les rapports des différents inspecteurs arrivent directement au ministre et qu'on n'ouvre pas le plus petit bureau de poste dans le village le moins important du Canada sans que la question ne soit soumise d'abord à son examen.

Le nombre de questions inscrites au Feuilleton ainsi que les demandes de dépôt de documents font assez voir combien l'administration de ce service intéresse tous les représentants du peuple. Or le ministre des Postes occupe un siège au Sénat et il est à ma connaissance que depuis plusieurs années les énormes dépenses que coûte l'administration du ministère des Postes n'ont pu faire le sujet d'un débat à la Chambre des communes du fait que le titulaire siège à la Chambre haute. Cette situation est peu satisfaisante et injuste. Or, si le Gouvernement du jour persiste à reléguer au

Sénat le ministre des Postes, bien que cette coutume soit contraire au sens commun et aux intérêts bien compris du peuple canadien, il devrait, certes adopter ma résolution, puisque de tous les ministres le titulaire du département des Postes devrait avoir la faculté de siéger ici de temps à autre afin de fournir les explications que les représentants du peuple ont le droit de réclamer relativement à son administration.

Mais il n'y a pas que les bureaux de poste qui relèvent de la juridiction du ministère des Postes. Nous avons créé, il y a quelques années passées le service de la poste rurale, et j'ai le droit de réclamer, monsieur l'Orateur, une faible part du succès qu'a obtenu cette réforme. C'est sous le régime libéral que le service de la poste rurale a été créé en Canada et il a produit une véritable révolution dans nos campagnes, puisqu'il a eu pour effet de rapprocher nos cultivateurs des villes et de les mettre mieux au courant des prix du marché qu'ils ne l'avaient jamais été à venir jusqu'à cette date. Dans l'organisation de ce service de la poste rurale tout naturellement nos commettants s'adressent à nous, leurs représentants autorisés, lorsqu'ils tiennent à savoir pourquoi on a choisi telle route plutôt qu'une autre.

Il est à notre connaissance également que l'adjudication des entreprises postales donne lieu à des monceaux de correspondance à l'adresse des députés à la Chambre des communes. Je crois donc que l'adoption de ma résolution aurait pour effet de mettre fin à la situation absurde où se trouve non seulement le ministre des Postes mais aussi le ministre du Travail et le ministre de l'Intérieur.

Je ne tiens pas, monsieur l'Orateur à faire de la proposition une question de parti. Je parle simplement à titre d'ancien parlementaire, très désireux d'expédier et de faciliter les délibérations de la Chambre des communes. Ma résolution est rédigée de façon à indiquer que c'est là mon seul but. Cependant, puisque nous en sommes sur le sujet du ministre des Postes, est-ce que le fait ne saute pas aux yeux de tous, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement a eu tort de choisir le présent titulaire? C'est évident. Lors des élections générales de 1917, le ministre des Poste fut candidat dans deux circonscriptions électorales à la fois, c'est-à-dire qu'il brigua les suffrages populaires dans Champlain et dans la division Laurier-Outremont. Or, le ministre a subi une défaite accâblante dans les deux comtés. Il a été irrémédiablement vaincu; cependant, après un délai de quelques mois, le Gouvernement l'a nommé sénateur. Le ministre battu n'a pas même été obligé de se démettre de ses fonctions; il est resté à la tête de l'administration des Postes et en définitive le Gouvernement à la veille d'une session, a pris sur lui de le nommer membre du Sénat au mépris de tous les précédents britanniques et des meilleures traditions parlementaires.

Voyez quel contraste entre la pratique du régime constitutionnel en Angleterre et la pratique de ce régime au Canada sous le régime tory. Dans le Royaume-Uni, l'autre jour, le secrétaire de l'agriculture, sir Arthur Griffith-Boscawen, a été défait surtout sur une question politique essentiellement canadienne. Il faisait partie du cabinet britannique et il se présentait dans la circonscription de Dudley où il a échoué. Croyez-vous que M. Lloyd George a pris sur lui de nommer son ex-collègue à la Chambre des lords? Pas du tout, car l'opinion publique se révolterait si un premier ministre osait pareille chose en Grande-Bretagne. Sir Griffith-Boscawen tentera donc encore la fortune dans une autre circonscription, que les whips du parti unioniste sont en devoir de lui trouver.

Je relève dans les colonnes d'un journal une dépêche ainsi conçue:

> Londres, 14 mars.—Le colonel Denis Boles a offert de démissionner comme représentant de la division de Taunton, afin de fournir à sir Arthur Griffith-Boscawen, le nouveau ministre de l'agriculture qui a été battu à l'élection partielle de Dudley, une nouvelle occasion de se procurer un siège au Parlement.

Le Gouvernement devrait donc fournir une autre chance au présent ministre des Postes de se faire élire par ses pairs à la Chambre des communes. Mon très honorable ami me retorquera peut-être: mais on nomme parfois des ministres de la couronne à la Chambre des lords en Grande-Bretagne. Certainement; les journaux de ce matin annoncent qu'une pairie a été offerte à M. Bonar Law; mais le leader unioniste l'a refusée. Je conçois fort bien qu'un homme politique qui a rendu de remarquables services à son pays et s'est distingué pendant des années dans la carrière publique, puisse recevoir à un moment donné l'offre d'un siège à la Chambre des lords, comme dans le cas de M. Morley. Personne ne saurait condamner cette pratique. Règle générale toutefois, un homme public du Royaume-Uni qui entre à la Chambre des lords ne conserve pas un portefeuille de ministre. C'est par exception s'il le fait, et le ministère n'a pas l'importance de ceux dont l'administration

est soumise chaque jour aux investigations des membres de la Chambre des communes.

J'exprime l'espoir que mon très honorable ami qui, je le sais est anglais de cœur—du moins il l'a proclamé au cours des dernières élections, et certes, il a toujours respecté les traditions britanniques—saura maintenir la tradition britannique à ce sujet. Je lui demande d'être loyal à l'Angleterre. C'est le moment de montrer votre attachement aux traditions britanniques. Une circonscription vient de s'ouvrir où le présent directeur général des Postes a vu le jour et a grandi. C'est une chance qu'il a de comparaître devant ses pairs et d'obtenir du peuple le mandat qui lui fait défaut. Je veux parler du comté d'Yamaska.

Au reste, comme je le disais tout à l'heure, il ne s'agit point d'une résolution inspirée par l'esprit de parti; elle n'a de caractère politique que par ricochet, et je le déclare franchement. Je voudrais que la députation en général examinât ma proposition au point de vue de son application pratique. Le motif que j'ai eu en la faisant a été celui de rendre plus facile et plus rapide d'expédition la besogne de la Chambre.

Que le Gouvernement l'adopte, et il aura prouvé qu'il a quelque estime pour la Chambre populaire. Elle démontrera par-dessus tout que nous sommes d'accord sur les principes du gouvernement responsable, et c'est au nom de ces principes que je prie la Chambre de bien vouloir se rallier à ma proposition.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, la première fois que j'ai vu au Feuilleton cette résolution, il m'est venu à l'idée que de longtemps nulle proposition plus intéressante ni plus remarquable n'avait parue à notre ordre du jour. Je ne savais pas alors qu'il s'agissait d'un changement dans nos usages; mais, en consultant les vieux journaux et de l'une et de l'autre Chambre, j'ai pu y découvrir un débat qui eut lieu en 1908 à la Chambre haute sur cette même question. C'était du temps de sir Wilfrid Laurier. Je ne sais trop combien de ses ministres siégeaient au Sénat, mais il n'y en avait pas moins de deux, je pense. On trouvait que c'était bien peu et on le regrettait généralement, dans cette Chambre-là surtout. En proposant cette motion, mon honorable ami présume qu'à l'heure présente il y a trop de ministres au Sénat, trop de ministres qui particulièrement dirigent un service dont ils devraient de façon spéciale répondre à la Chambre des communes.

[L'hon. M. Lemieux.]

Je sais qu'un pareil argument est sans rapport avec la motion, mais il peut-être utile de tenir compte de cette présomption dans le moment. Il est à remarquer que, dans le débat de 1908, c'est un partisan du ministère, resté libéral depuis, l'honorable M. David, qui s'était fait l'auteur d'une résolution où il disait regretter qu'il y eût si peu de ministres dans la Chambre haute. Voici en quels termes était conçue la résolution proposée par l'honorable M. David:

> Sans avoir le désir de se prononcer définitivement sur les nombreux et divers projets de réforme que l'on a proposés et discutés pour la Chambre haute, vu cependant la divergence des opinions à cet égard et pour donner à ces projets le temps de mûrir, le Sénat est d'opinion qu'il est opportun de déclarer qu'il est à désirer, afin d'accroître l'effectivité du Sénat, que l'on y prenne plus souvent l'initiative des lois, qu'un plus grand nombre de ministres de la couronne y occupent des sièges et que tout ministre puissent en personne présenter dans l'une et l'autre Chambre les mesures ministérielles et les y soutenir.

Voilà ce que proposait l'honorable M. David par voie d'amendement à une résolution de l'honorable M. McMullen et, à la suite de celui-là, un autre amendement fut soumis à la Chambre. Un débat s'ensuivit, mais il faut admettre qu'il fut loin d'être aussi complet, aussi intéressant que le discours de l'honorable député, ce soir. Quoiqu'il en soit, les lignes que je viens de citer indiquent suffisamment qu'à cette époque, on regrettait qu'il n'y eût pas à la Chambre haute un nombre plus considérable de ministres de la couronne et que l'initiative des lois n'y fût pas prise plus souvent.

Personne, au cours de ce débat, ne semble avoir trouvé mauvais que certains portefeuilles fussent tenus par des ministres siégeant au Sénat. J'ai suivi attentivement le discours de l'honorable député; il a soutenu, avec beaucoup d'énergie, que la présence au Sénat de ministres qui ont la direction de départements importants, surtout de départements à budget de dépenses, était une injustice envers le Parlement; mais il faut que ma conception des choses soit bien imparfaite s'il y a dans le raisonnement de l'honorable député quelque chose qui ne s'applique point aux ministres en général.

Tous les ministères font plus ou moins une dépenses de fonds publics; ceux qui en font la dépense la plus considérable sont loin d'être les trois que dirigent dans le moment les ministres qui siègent au Sénat. Au reste, en tant qu'il s'agit de la dépense de fonds publics, tout cela vient devant les Communes et devant les Communes seule-

ment. Ce sont les Communes et les Communes seules qui doivent voter chaque article de dépense et c'est, par suite, cette assemblée qui, sous ce rapport, est investie d'un droit d'examen et de critique dont elle a chaque jour l'occasion de faire l'exercice.

A ce point de vue, je ne puis voir quelle différence il y a, entre le ministre qui est à la tête d'un département et qui occupe aussi un siège au Sénat, et le ministre qui occupe un siège ici — la différence entre le ministre qui siège ici et le ministre d'un autre département qui siège dans l'autre Chambre. Je ne sais pas quel département nous pourrions choisir auquel l'argument de l'honorable ami ne saurait en général s'appliquer. Ainsi, le secrétariat d'Etat et le ministère de la Justice ne sont pas des départements où il se fait de fortes dépenses, mais ce sont de grands départements. Ce sont eux qui voient à l'administration des affaires d'importance vitale, affaires concernant lesquelles le peuple doit être au fait de jour en jour, et il n'y a pas d'argument que l'honorable député ait avancé contre la nomination du ministre des Postes à la Chambre haute, qui ne prouve également que le secrétaire d'Etat ou le ministre de la Justice ne devraient pas être membres du Sénat.

L'hon. M. BUREAU: Et dans le cas du solliciteur général?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le solliciteur général n'est pas aux Communes un autre ministre de la Justice. Le procureur général, en tout cas, depuis que j'en ai rempli les fonctions, a des devoirs qui ne viennent nullement en contact, ni n'interviennent avec ceux du ministre de la Justice. Il a un travail spécial. Je connais ce travail. Le solliciteur général s'en occupe, mais ce travail ne le met pas en contact avec celui qui est du ressort du ministre de la Justice, il n'a pas non plus à s'occuper de la surveillance des divers services que préside le ministre de la Justice. Il me semble que tant que nous aurons ce système des deux Chambres, il devrait y avoir un certain nombre de ministres dans la Chambre haute, sans cela, cette dernière ne pourra s'acquitter même des devoirs publics qu'elle remplit actuellement, et lesquels, je puis dire, sont moindres, à bien des égards, que ceux que nous avons à remplir dans cette Chambre; elle le pourra encore moins si nous devons réduire davantage la représentation du Gouvernement au Sénat. L'honorable député prétend, et il a raison, que le système de deux Chambres est préconisé par un grand nombre dans le pays, que l'opinion publique lui est favorable il soutient avec plus de force que, quelle que soit cette proportion, ce système continuera dans le pays, sous une forme quelconque durant des années encore. Il se base sur les raisons qui veulent la protection des minorités — raisons qui ont leur valeur à cause de la situation actuelle dans le Dominion. Conséquemment, bien que ses fonctions ne soient pas aussi importantes que ne s'y attendaient, les auteurs de la confédération, il n'en est pas moins destiné à être durant bien des années un des trois états du pays.

Quant à la logique de la proposition, son objet est celui de reconnaître aux ministres de la couronne en cette Chambre le droit de passer à l'autre Chambre lorsque "l'on présente des projets et des principes qui concernent leurs ministères respectifs", le droit de discuter à ce sujet; et de même, les ministres de la couronne, dans l'autre Chambre devraient, en semblables circonstances, pouvoir jouir ici du même privilège.

Je dois admettre que je suis sur plusieurs points de l'avis de mon honorable ami, et je vois tout l'avantage de l'adoption d'un tel système. D'autre part, il y a beaucoup à réfléchir avant de lancer définitivement un semblable projet.

L'honorable député de Halifax (M. Maclean) a soulevé une question. Par exemple, s'il est permis à un ministre de la couronne, au Sénat, de venir à la Chambre des communes pour parler, disons, de ses prévisions budgétaires, mais non pas pour présenter une motion ou pour voter, il ne pourra, en réalité faire adopter ses prévisions par cette Chambre, parce que toute discussion relativement à l'adoption des crédits provient d'une motion exprimée ou tacite qui demande qu'un certain vote qui figure aux prévisions, soit adopté par la Chambre. Il ne peut présenter cette motion, conséquemment; elle est censée être présentée par un autre. Il est ici pour la discuter. Mais il survient bien des discussions à la Chambre dans lesquelles il serait difficile de dire si elle concerne suffisamment le ministère que préside le ministre qui occupe un siège au Sénat, pour qu'il soit utile de venir à la Chambre et prendre part à la délibération. Je suppose que c'est l'Orateur qui aurait à décider au juste quels sont les rapports entre la discussion et ce ministère. Mais il me semble que si nous acceptons un point, il vaut mieux les accepter tous et reconnaître qu'un ministre dans l'une ou l'autre Chambre peut parler dans l'autre Chambre relativement à n'importe quel sujet il veut discuter.

Je pense qu'il y aurait plusieurs obstacles réels si l'on voulait établir une ligne de démarcation et dire "On pourra se présenter dans l'autre Chambre et adresser la parole à son président et à ses membres relativement à des sujets entrant dans une certaine catégorie; mais quant aux autres sujets, il faudra rester en place." Quoiqu'il en soit, je ne sache pas qu'il y aurait beaucoup à craindre si l'on permettait à un ministre de venir du Sénat dans cette enceinte pour discuter un sujet qui serait sur le tapis. En pratique, on ne se prévaudrait de ce privilège que dans les cas où il semblerait nécessaire d'appeler l'attention du ministre sur une affaire en discussion dans l'autre Chambre. Il est vraisemblable qu'il en serait ainsi et qu'on abuserait très peu du privilège.

Cependant, il y a cette objection que j'entends soulever. Le projet de résolution, il va sans dire, ne fait qu'affirmer un principe et n'indique aucunement la manière dont il sera appliqué. Il me paraît vraiment douteux que les Communes ou la Chambre haute pourraient, par une simple résolution permettre à un député ou à un sénateur de se rendre dans l'autre Chambre, pour y prendre part à ses délibérations comme ce projet de résolution le propose. La Chambre des communes a-t-elle le pouvoir de permettre à un membre de la Chambre haute de venir occuper un siège parmi nous et, en prenant part au débat, influer sur les opinions et les décisions de cette assemblée? Si cela doit se faire, ne faudra-t-il pas changer la constitution elle-même? Dans ce cas, les deux chambres auraient à présenter une adresse au parlement anglais pour atteindre ce but. Pendant le débat qui a eu lieu en 1908, le président du Sénat, si je ne me trompe, a laissé entendre que l'un ou l'autre corps pouvait, au moyen d'une résolution conférer ce droit aux ministres faisant partie de l'autre Chambre. Cependant, aucun argument n'a étayé sa thèse, et sa simple affirmation ne me paraît pas légitime.

En tout cas, je comprends que ni cette Chambre ni l'autre ne fera une démarche aussi importante—car elle est d'une grande importance—après une seule délibération, quelque complète qu'elle ait été. Les deux chambres du parlement doivent discuter ce projet, ainsi que le public par l'intermédiaire des journaux, avant que nous adoptions une telle ligne de conduite. La discussion qu'a eu lieu aura servi à appeler l'attention du public sur le projet et, pour ma part, je suis bien aise que l'honorable préopinant l'ait mis en discussion; car sa science historique et son expérience parlementaire lui donnent qualité pour traiter ce sujet d'une manière utile pour nous tous.

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Selon moi, la Chambre partagera probablement l'avis, exprimé par le chef du Gouvernement, qu'on ne doit pas s'attendre qu'elle agréra sur le champ ce projet de résolution, et ce n'était pas, j'imagine, le dessein de son auteur. Je suis enclin à admettre jusqu'à un certain point le principe qu'énonce le projet de résolution: qu'il devrait être permis aux membres de la Chambre des communes qui font partie du cabinet de se rendre au Sénat pour y piloter les projets qui prennent naissance ici. Généralement parlant, l'usage dans le passé a été de n'avoir au Sénat qu'un représentant du ministère. Parfois, il est vrai, il y en a eu deux ou plus et actuellement trois membres du ministère siègent à la Chambre haute. Toutefois, je me rappelle l'époque où pendant un long intervalle de temps, il n'y avait qu'un ministre au Sénat, et c'était son leader (sir James Lougheed). On s'en est toujours tenu à la pratique d'avoir au Sénat le moins de membres du ministère, ce qui est conforme à l'esprit de notre constitution. On en aura une preuve dans le fait que la majeure partie de tous les ministères a toujours été recruter à la Chambre des communes. Cela est également vrai du parlement d'Angleterre. Bien des raisons justifient cette pratique; mais je n'ai pas le dessein de retenir la Chambre pour les examiner.

Pour revenir à ce que j'affirmais tantôt: que d'ordinaire seulement un ou deux membres du ministère faisaient partie du Sénat, la chose s'explique facilement par le fait qu'en plusieurs occasions il n'y avait là qu'un ministre disponible pour expédier la besogne. Il est absolument impossible—je devrais peut-être dire injuste—de s'attendre qu'un seul membre du ministère s'occupe de la besogne du ministère dont cette Chambre a pris l'initiative. Je me rappelle l'époque où toutes les affaires du ministère au Sénat étaient exclusivement confiées à sir James Lougheed, leader actuel de la Chambre haute. Il était merveilleux qu'il pût accomplir aussi bien qu'il le faisait cette somme énorme de travail et remplir ses nombreux devoirs parlementaires. Aux yeux du pays aussi bien que du Parlement, il est assez injuste de faire peser un aussi lourd fardeau sur une seule personne. Dans le cas où le Gouvernement ne compterait qu'un seul de ses membres au Sénat, il se pourrait que ce ministre tombât malade ou

se trouvât, pour un motif quelconque, dans l'impossibilité de surveiller comme il convient la mise en délibération de certaines des mesures législatives d'initiative ministérielle.

Il me paraît donc tout à fait conforme à la raison de proposer que les membres de la Chambre faisant partie du cabinet aient le droit de se présenter devant le Sénat pour y piloter les mesures législatives présentées par le Gouvernement, ou du moins pour aider les sénateurs à les examiner. Voilà pourquoi je considère que la modification à la quelle tend le projet de résolution de mon honorable collègue de Maisonneuve est saine et conforme à l'intérêt général; et c'est parce qu'elle a cet objet que je l'approuve sans réserve.

Mais, me demandera-t-on, puisque j'approuve ainsi l'objet de la résolution, pourquoi ne vais-je pas jusqu'à dire que les membres du cabinet siégeant au Sénat devraient être autorisés à se présenter devant cette Chambre? Eh bien! s'il en était ainsi, des abus pourraient très aisément se glisser dans la pratique parlementaire. Ainsi, un gouvernement devenu très faible pourrait recruter la majeure partie de ses membres au Sénat, contrairement à l'esprit de la Constitution et contrairement aussi, probablement au désir du peuple. Cela, à mes yeux, constitue une grave objection. Et puis, toutes les raisons qui militent en faveur de l'idée que les sénateurs faisant partie de cette Chambre à participer aux délibérations du Sénat. Le Gouvernement compte habituellement assez de membres à la Chambre pour veiller à l'expédition rapide des affaires provenant de l'initiative gouvernementale ou des affaires d'intérêt public, tandis que, ainsi que je l'ai fait observer, il se peut qu'il n'en soit pas toujours ainsi au Sénat. On le voit donc, l'idée que je suggère se dégage d'un motif plus puissant que celui que l'on peut invoquer en faveur de la proposition à plus vaste portée que comporte le projet de résolution.

Je n'incline point à partager l'idée énoncée par un ancien sénateur, M. McMullen, et à laquelle le leader de la Chambre a fait allusion, à savoir que le Sénat n'est pas suffisamment représenté au sein du cabinet. Je ne sache pas qu'il puisse jamais jaillir beaucoup de lumière d'anciennes discussions sur quelque résolution de nature abstraite. Dans le cas où le Gouvernement se trouverait en minorité au Sénat, les sénateurs ne se croiraient probablement tenus de ratifier les mesures législatives du Gouvernement présentées par un membre du cabinet à une Chambre où ni son parti ni le Gouvernement n'aurait la majorité, comme ils seraient tenus de respecter les projets de loi émanant de la Chambre populaire où le Gouvernement aurait l'appui de la majorité des représentants du peuple. A ce point de vue, on peut avoir de très réelles objections à la propositions formulée au Sénat en 1908 et qui se trouve renfermée dans l'extrait des délibérations du Sénat dont le premier ministre vient de donner lecture.

Monsieur l'Orateur, il ne me reste plus qu'à me résumer. L'idée que les membres de cette Chambre faisant partie du cabinet devraient être admis aux délibérations du Sénat est tout à fait acceptable et conforme à la raison, et je me plais à espérer que l'on ne tardera pas à modifier notre coutume parlementaire ou à prendre les mesures nécessaires pour qu'elle soit mise en pratique. D'un autre côté, il ne me semble pas que l'on ait d'aussi puissantes raisons à faire valoir pour autoriser les sénateurs faisant partie du Gouvernement à prendre part aux travaux de cette Chambre.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, je ne prends pas la parole pour formuler une opinion bien arrêtée sur la proposition dont on a saisi la Chambre. Cette proposition est assurément fort intéressante, mais, si enclin que je sois à admettre qu'il pourrait être réellement avantageux de la mettre en pratique, je considère qu'elle est de celles qu'il convient d'examiner avec soin avant d'arrêter une décision finale, et, surtout, avant d'y donner suite.

Il est un aspect de la question que je désire signaler à l'attention de l'honorable motionnaire (M. Lemieux) et à celle de la Chambre. Le projet me semble comporter un changement radical dans notre système de gouvernement et, à vrai dire, dans la constitution britannique. Notre système parlementaire repose sur l'idée de l'existence de deux corps distincts puisant leur autorité, — si je puis dire,— leur droit d'action à deux sources entièrement différentes. Nous avons la chambre populaire, et nous avons aussi l'autre chambre qui, ne tenant pas son autorité directement du peuple, est, en vertu de notre système parlementaire, formée de personnes désignées par la couronne et qui, sous l'ancien régime anglais, était en grande partie composée de représentants d'une certaine classe, qui y siégeaient parce qu'ils appartenaient à cette classe de gens.

Maintenant, résultant des diverses sources dont ces deux groupes tirent leur autorité, il s'est développé un système en vertu duquel des choses particulières appartiennent spécialement à ces deux groupes. Prenons, par exemple, tout ce qui touche à la votation de deniers; cela est du ressort de la Chambre des représentants du peuple. On a suggéré qu'il serait avantageux pour le pays qu'un ministre, qui est membre du Sénat, discutât ses crédits à la Chambre des députés. Quelle qualité aurait-il, comme membre du Sénat, à discuter les crédits que les représentants du peuple doivent voter? N'est-ils pas conforme à l'esprit de notre Constitution que les représentants du peuple agissent indépendamment de toute influence extérieure lorsqu'ils traitent de questions de cette nature, questions qui relèvent d'eux tout particulièrement, questions qu'il appartient au peuple de débattre par la voix de ses représentants. On dira peut-être que l'on ne demande pas à ce membre du Sénat de voter. Très bien, mais la délibération n'est-elle pas aussi importante au moins que le vote? Pouvez-vous imaginer cette assemblée de députés guidée au sujet de cette question des deniers du peuple par un homme politique qui ne représente nullement les citoyens, un homme dont le rôle sur la scène parlementaire du pays est de se conduire comme membre d'un groupe constitué, après tout, pour exercer une espèce de juridiction et, on ne se trompera pas en le disant, une sorte d'influence modératrice sur les actes de cette Chambre. D'un autre côté, convient-il que, dans les délibérations de ce corps constitué dans le but d'exercer cette influence modératrice, un corps qui, conséquemment, ne devrait aborder les mesures qui lui viennent de cette Chambre qu'avec un esprit quasi judiciaire, devraient se mêler un ou plusieurs membres de cette Chambre dont les actes, dans l'idée des auteurs de la Constitution, devraient être soumis à l'examen d'un autre corps qui ne serait pas placé aussi directement sous l'influence des sentiments populaires du moment. Je ne dis pas que ce soient là des raisons irrécusables militant contre ce projet, ou quelque autre de même nature. Mais, je prierais la Chambre de réfléchir à ces quelques considérations et de bien se rendre compte que si, dans sa sagesse, elle trouve bon de proposer ce changement, ce changement sera d'un caractère fondamental. Nous aurons fusionné deux groupes que, jusqu'à présent, la Constitution a regardée comme absolument distincts, appelés à exercer des fonctions absolument distinctes, l'un étant le porte-parole immédiat ou direct du peuple, l'autre devant servir, au besoin, comme de corps modérateur, et qui ne doit étudier les questions qui lui sont soumises que dans l'état d'esprit qui appartient au peuple, et de considérer si elles sont sages ou non.

Je m'arrête, car je n'ai voulu qu'appeler l'attention sur ce qui me paraît être la nature très fondamentale du projet. Cependant, si nous envisageons l'affaire à un point de vue pratique, est-ce qu'il ne surgirait pas des situations regrettables, quand un membre de cette Chambre prendrait part aux discussions de ce corps modérateur et se croirait peut-être appelé à se faire l'avocat de la Chambre des communes? Il me semble que ces situations ne sont pas à désirer. Elles ne seraient pas propres au libre exercice des fonctions de ces deux groupes ou au maintien de l'harmonie, — qu'ils tombent d'accord ou non sur certaines mesures,—qui doit exister entre ces deux corps. J'exhorte vivement la Chambre, avant qu'elle ne se décide sur ce sujet de songer sérieusement à ce que comporte ce changement.

M. EULER: Monsieur l'Orateur, si je me mêle brièvement à ce débat c'est que, dans la session de 1917, j'ai proposé une résolution ayant quelque analogie avec celle-ci, et je m'y suis toujours intéressé depuis. En 1919, j'ai fait inscrire au Feuilleton une autre résolution dans le même sens, mais qui n'a jamais été discutée. La voici:

> Cette Chambre est d'avis que tous les membres du cabinet devront être membres de la Chambre des communes ou devraient le devenir trois mois au plus tard après leur nomination.

Cette résolution diffère quelque peu en principe de celle qui vient d'être présentée par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux). J'admets que la réforme proposée par mon honorable ami produirait une amélioration de l'état de choses existant, mais je ne crois pas qu'elle aille assez loin ou que ce soit la solution exacte des dfficultés existantes. Bref, mon opinion est ce qu'elle était en 1918 et en 1919 et c'est qu'il est contraire aux principes démocratiques auxquels nous donnons tous notre appui de voir des sénateurs chargés de diriger des ministères. Tous les portefeuilles du cabinet devraient être entre les mains de membres de la Chambre des communes pour la raison que les dépenses de fonds et la préparation des mesures devraient être définitivement confiées aux hommes choisis comme représentants du peuple du Canada.

En disant cela, je n'entends nullement attaquer le Sénat comme corps ni les sénateurs comme individus. Je dis volontiers qu'il est au Sénat des hommes d'une grande expérience pratique et qui, bien que nommés par les partis politiques, ont pu se détacher suffisamment des passions politiques pour juger des questions sans préjugés. Cela n'arrive pas toujours, mais, après tout, voici la situation qui existe: les membres du Sénat ne représentent pas le peuple et dans certains cas—nous en trouvons un exemple frappant dans le cabinet actuel—ces hommes font exactement le contraire. Dans un cas au moins, celui du directeur général des Postes, nous voyons un citoyen à qui l'on a donné un portefeuille et qui avait été rejeté par le peuple comme membre de la Chambre des communes.

Tous les arguments offerts par l'honorable député de Maisonneuve sont excellents, mais je crois pouvoir atteindre le résultat qu'il cherche non pas en donnant la permission de venir à cette Chambre aux membres du cabinet qui sont sénateurs, mais en s'assurant que tous les membres du cabinet font partie de la Chambre des communes de façon à ce que, de leur propre droit, ils puissent venir ici donner les explications voulues quant à leur budget et leur ligne de conduite.

On a donné comme argument que le privilège demandé par l'honorable député de Maisonneuve pour les membres du cabinet de paraître devant les deux Chambre existe en France. C'est très bien en ce qui regarde la France. Je semblerai peut-être radical en disant que le fait qu'une coutume existe dans un pays ou un autre ne prouve pas nécessairement qu'elle convienne à notre pays. En Grande-Bretagne la chambre des lords existe encore. Notre Sénat correspond jusqu'à un certain point à la chambre des lords, mais je tiens à faire observer qu'il y a deux sessions, nous avons décidé ici que nous n'étions pas en faveur des titres ou fonctions héréditaires ou des choses de ce genre. Ce qui veut dire que dans ce cas, les coutumes britanniques ne nous lient en rien.

Nous avons actuellement dans le cabinet trois ministres qui ne font pas partie de la Chambre mais sont membres du Sénat. Je tiens à faire comprendre à la Chambre que l'un de ces portefeuilles au moins est d'une importance telle qu'il ne devrait être confié qu'à un député de cette Chambre, et je veux parler du portefeuille du Travail. Je le répète, je ne veux nullement attaquer l'honorable sénateur qui occupe le poste de ministre du Travail. Je le crois très capable, très sincère, très dévoué, mais je crois qu'il devrait siéger à la Chambre des communes comme représentant du peuple. Il aura bientôt de graves problèmes à résoudre. La Société des nations énonce certains principes touchant les questions de travail qui nous intéressent directement et dont la Chambre devra s'occuper, car ces questions sont nommées dans le discours du trône. Ainsi, il y a l'assurance contre le chômage et les pensions de vieillesse, la journée de huit heures, l'abolition du travail des enfants, choses comprises dans le pacte de la Société des nations, et si notre pays doit conserver la situation qu'il occupe dans cette Société, comme si la Société doit conserver la sienne, nous aurons le devoir d'étudier ces questions. Mais pouvons-nous discuter de notre mieux si le ministre chargé directement des affaires du travail n'a pas le privilège de venir à la Chambre? Conséquement, au lieu de dire que le sénateur qui est membre du cabinet aura le privilège de venir ici, je dis: Arrangeons les choses de manière à ce que les membres du cabinet soient aussi membres de la Chambre, aient le droit absolu de venir ici parce qu'ils sont élus par le peuple qu'ils représentent.

Je vois beaucoup de force dans l'argument qui veut qu'un lien existe entre les Communes et le Sénat tant que nous aurons un sénat. Personnellement, je crois que nous pourrions abolir le Sénat, mais tant que nous aurons deux Chambres, je dis qu'il est possible d'avoir des sénateurs dans le cabinet, mais qu'on ne doit pas leur donner de portefeuille.

S'agit-il d'un ministre à portefeuille, chargé de la direction d'un département et qui dépense les deniers publics, je dis qu'il devrait siéger en cette Chambre, être un représentant du peuple choisi par ce dernier. Je n'ai plus rien à ajouter, seulement je tiens à ce que le hansard mentionne que je m'oppose formellement à ce qu'on place à la tête des départements ministériels qui dépensent l'argent du peuple, des hommes qui ne sont pas membres de cette Chambre. Lorsqu'il y a deux ou trois ans, j'ai saisi la Chambre de mon projet de résolution, le premier ministre intérimaire d'alors et qui est censé encore être le représentant de Leeds (sir Thomas White) l'a combattu sous le prétexte qu'il impliquait un grave changement constitutionnel, peut-être même une modification de la loi de l'Amérique britannique du Nord, mais si le Gouvernement suivait mon humble avis, rien de tout cela ne serait nécessaire. Si le Parlement avait implicitement pour loi de n'avoir

pour ministres à portefeuilles que des membres de cette Chambre, nul changement dans la constitution ne serait nécessaire. Il n'y avait qu'à s'en tenir à cette règle, qui, je le crois, est conforme aux vœux de la grande majorité du peuple canadien.

M. STACEY: Monsieur l'Orateur, je n'ai que quelques mots à ajouter à ce qui a déjà été dit au cours de ce débat. Je tiens à déclarer que je tombe parfaitement d'accord avec les honorables députés qui ont exprimé leur adhésion à l'idée que les ministres de la couronne devraient siéger dans cette Chambre. Je n'hésite aucunement à souscrire à la plus grande partie de l'argumentation soutenue par l'honorable député de Maisonneuve. Il me paraît évident, comme à tous les membres de la députation, que toute question se rattachant aux prévisions budgétaires peut, en règle générale, se discuter d'une façon plus intelligente ou du moins beaucoup plus satisfaisante sur les représentations faites par le ministre du département intéressé, plutôt que par un autre.

Dans le discours qu'il a prononcé, le ministre de la Justice a déclaré que la résolution, si on l'adoptait, impliquerait, si elle ne comportait pas explicitement, des modifications constitutionnelles, vu que le Sénat n'était pas représentatif du peuple. Voilà ce qui me met sur la piste. A son tour, le très honorable premier ministre (M. Meighen) a déclaré qu'à son avis, si l'adoption de la résolution n'impliquait pas une modification de la Constitution, il n'en resterait pas moins préférable de laisser discuter à fond ce point par la population de tout le pays et par les journaux, avant d'opérer un changement constitutionnel aussi radical.

J'ai une critique à faire et je parle à titre de simple député énonçant son opinion personnelle et ne se posant ni en partisan ni en adversaire du Gouvernement, car, dans cette question, je prends pour admis qu'il ne saurait s'agir de préférence politique. Il me semble que ni la motion elle-même ni aucune des observations faites jusqu'à présent n'a été assez loin. Je crois qu'un autre aspect de la question intéresse le pays en général plus que celui de savoir si les ministres de la couronne, qui sont sénateurs, devraient siéger à la Chambre des communes. Je crois que la grande masse des habitants du Canada se préoccupe sérieusement du meilleur mode de choisir les sénateurs, si la Chambre haute doit être maintenue. Je ne puis me persuader que, au point de vue moral, et dans un pays démocratique il appartienne à un gouvernement de décider qui devront constituer le Sénat canadien. Je suis persuadé de ce fait que si l'on désire donner au Sénat une emprise plus forte sur la sympathie et la confiance de la population du Canada que celle qu'il a présentement, le meilleur moyen d'atteindre ce but serait de laisser le peuple lui-même choisir ou élire les sénateurs. Il ne m'appartient, en ce moment, ni de conseiller ni de débattre la méthode d'en arriver là. On pourrait établir un mode de groupement des circonscriptions, grâce auquel le corps électoral du pays désignerait ceux qui devraient constituer le Sénat canadien. En ce qui me concerne, je crois que nous devrons avoir deux Chambres du Parlement sinon toujours, du moins, d'ici plusieurs années. Mais l'époque actuelle me paraîtrait favorable à un examen que feraient le pays, la presse, le Gouvernement et le Parlement, de la question de l'opportunité d'une telle modification de la loi de l'Amérique britannique du Nord. N'est-il pas à propos de donner aux électeurs du Canada le droit de dire qui devra les représenter au Sénat? Je crois que le Sénat devrait représenter le peuple plutôt que le Gouvernement du jour, quel qu'il soit. J'estime encore qu'on devrait élire le Sénat pour un temps déterminé, non pas peut-être pour la courte durée de quatre ou de cinq ans, mais pour un temps déterminé plus long; ses membres devraient être responsables au peuple qui les élirait. Si cela s'accomplissait, l'application du principe énoncé dans la résolution ne présenterait peut-être pas de difficulté insurmontable.

J'admets que ce que propose l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) constitue un changement, mais j'espérais qu'il aurait poussé plus loin. Je crois véritablement que l'opinion que j'ai exprimée est partagée par un grand nombre de gens au Canada, à savoir que le moment est venu pour étudier les moyens devant permettre au peuple d'élire non seulement les membres de la Chambre des communes mais aussi ceux du Sénat.

L'hon. M. MACKENZIE KING: La motion présentée par mon honorable ami peut être envisagée de deux points de vue, et c'est aussi de ce double point de vue que la question a été discutée ce soir. Il y a d'abord les changements constitutionnels qu'entraînerait l'adoption du projet. Puis il y a le but vraiment pratique du projet même, qui est de découvrir une meilleure méthode pour l'information réciproque des deux Chambre du Parlement dans toutes les grandes

questions d'intérêt public qui sont soumises à leur examen. Je ne pense pas qu'il soit question en ce moment des changements constitutionnels, car ces changements dépendraient des mesures d'ordre pratique qu'il faudrait prendre pour réaliser l'idée préconisée par mon honorable ami.

Ce qui m'a frappé le plus dans le discours de l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), c'est la part importante qu'il a donnée aux changements fondamentaux qu'il serait nécessaire d'apporter à la constitution pour permettre aux sénateurs membres du cabinet de diriger la discussion d'un projet de loi dans cette Chambre. Je ne vois pas du tout que le texte de la résolution présuppose un pareil privilège ou droit de la part des ministres siégeant dans l'autre Chambre. Tout ce que la résolution recommande, c'est que les ministres aient le droit de siéger dans les deux Chambres. Je ne veux pas jouer sur les mots. Je suppose bien que l'intention de mon honorable ami est de permettre à ces ministres non seulement de siéger ici, mais de prendre part à la discussion. Toutefois il y a une différence entre permettre à un ministre de répondre aux questions qui lui sont posées pour renseigner la Chambre, et le laisser diriger la discussion de projets de lois. Mon honorable ami n'a jamais eu dans l'idée de permettre à des ministres faisant partie de l'autre Chambre d'assumer un pareil droit. Ce qu'il cherche et ce que je crois que nous sommes tous désireux de trouver, c'est le moyen d'être renseigné d'une façon complète et explicite sur toutes les questions que nous sommes appelés à discuter ici.

Les députés de l'opposition ont de plus en plus de difficulté à se procurer les renseignements touchant les grandes questions d'intérêt public, non seulement en ce qui regarde les départements qui ne sont pas représentés ici par un ministre, mais aussi pour les autres. Prenons par exemple le département des Chemins de fer et des Canaux. Je suppose que le Feuilleton, cette année, contient plus de questions au sujet des dépenses de ce département que pour n'importe quel autre, sans compter le grand nombre de demandes de dépôt de documents concernant cet important service administratif. Il n'est pas un département qui ait entraîné d'aussi colossales dépenses. Cependant lorsque nous, de ce côté-ci de la Chambre demandons des renseignements à son sujet, on nous répond que cela dépend du conseil d'administration des chemins de fer et que le ministre a pour ainsi dire dégagé toute responsabilité quant aux renseignements à donner au Parlement. Puis il y a le département de la Marine et des Pêcheries. La création d'un marine marchande a coûté environ $70,000,000. L'opposition a voulu se renseigner sur l'emploi de ces fonds, mais on nous a dit que la direction de la marine marchande étant confiée à un conseil d'administration, ces renseignements n'étaient pas destinés aux représentants du peuple. Autrement dit, le Gouvernement se délie de ce qui est et doit être sa première obligation vis-à-vis de la Chambre des communes à savoir: donner tous les renseignements possibles sur les grandes questions d'intérêt public.

Comme l'a déclaré mon honorable ami, parmi les départements les plus importants se trouvent ceux du Travail, des Postes et de l'Intérieur. Lorsque vient le moment de discuter les mesures législatives concernant ces départements, les ministres, quand ils ne sont pas eux-mêmes au courant des faits, nous disent qu'ils ne possèdent pas les renseignements et alors il arrive souvent qu'il faut renvoyer la discussion à plus tard.

Je suis certain que tous les membres de la Chambre qui ont voulu prendre part au débat de questions intéressant ces ministères se sont aperçus combien il était difficile d'obtenir les renseignements permettant aux honorables députés de procéder intelligemment. Ne pourrait-on concevoir un plan par lequel un ministre siégeant dans l'autre Chambre pourrait au moins s'asseoir à côté du ministre qui donne au Parlement des renseignements sur le sujet débattu? Au besoin, si on pense que cela vaut mieux, nous n'avons pas à lui permettre de parler, mais il pourrait être là pour donner des renseignements au ministre qui se trouve ici et a le droit de répondre aux questions. Dans la position où nous sommes actuellement il n'y a ici personne qui puisse parler avec autorité au nom des ministres qui siègent au Sénat et le pouvoir de cette Chambre d'avoir des renseignements est circonscrit d'autant. Je crois que, par sa résolution, mon honorable ami a en vue la nécessité de rendre à la Chambre le droit qu'ont les représentants du peuple d'obtenir les renseignements les plus complets sur toutes les questions d'importance publique, non seulement en ce qui regarde les mesures présentées, mais aussi en ce qui touche aux dépenses et questions qui viennent avec la discussion du budget et autres affaires d'intérêt public. Le besoin se faisant ainsi sentir, il me semble que mon honorable ami fait acte de bien public quand il suggère au ministère l'absolue nécessité de découvrir un moyen par

lequel cette Chambre puisse être plus amplement renseignée sur toutes les phases des questions qu'elle étudie. Pour légiférer intelligemment, il faut être bien renseigné. Ce sont ces renseignements, que nous, de la gauche, cherchons à obtenir et que nous obtenons de moins en moins des honorables collègues qui siègent à droite. C'est pour apporter remède à cette tendance que mon honorable ami a fait la suggestion que contient cette résolution, et je pense qu'en l'étudiant à ce point de vue nous pouvons tous endosser le but qu'il recherche, tout en pouvant aussi tomber d'accord avec les honorables députés de la droite en admettant qu'une fois qu'on aura choisi un système, nous devrons étudier soigneusement tout ce que cela peut comporter de changements constitutionnels pour donner effet à cette résolution.

M. CANNON: La résolution mise devant la Chambre a été présentée par un honorable député éminemment compétent pour la discuter dans toute sa portée. L'honorable député de Maisonneuve est un érudit en droit constitutionnel, ayant une longue et mûre expérience parlementaire et je crois que, de tous les députés qui sont ici, il est le plus à même de présenter et de discuter intelligemment une question de cette nature. La manière avec laquelle l'honorable député a discuté cette résolution montre que je n'ai pas fait erreur en estimant ses qualités. La question est de la plus haute importance et, comme l'a dit le premier ministre c'est une affaire qui demande à la Chambre d'agir avec beaucoup de prudence avant de prendre une décision définitive. Mon honorable ami de Maisonneuve a fait des comparaisons historiques. Il a parlé de la constitution française, de la constitution britannique et il a effleuré la constitution américaine. Or, monsieur l'Orateur, si vous étudiez ces trois constitutions vous en viendrez à la conclusion qu'il est assez difficile à celui qui est au fait du droit d'en venir à une décision satisfaisante sur ce point parce que les lois constitutionnelles varient avec les pays. En ce qui regarde le Sénat français, par exemple, nous devons nous souvenir tout d'abord que les membres du Sénat sont élus par le peuple. Au Sénat français, les sénateurs sont les représentants du peuple tout autant et au même degré que le sont les membres de la Chambre des députés. La seule différence consiste dans le fait qu'au lieu d'être élus pour une période assez courte, ils sont élus pour une période plus étendue et qu'un tiers d'entre eux est remplacé après un intervalle de trois ou quatre ans, je crois. Conséquemment, les sénateurs français étant représentants du peuple, ils ont droit de recevoir des membres du gouvernement tous les renseignements qui doivent être donnés aux députés.

Cependant, les sénateurs français ne se trouvent pas dans la même position que les sénateurs canadiens qui ne représentent pas le peuple, mais ont été choisis par le Gouvernement.

Un autre point que nous ne devons pas perdre de vue, monsieur l'Orateur, c'est qu'on ne reconnaît pas en France le gouvernement responsable tel qu'il existe en Canada. Ici, le Gouvernement est responsable au Parlement. Il en est non seulement ainsi, mais chaque ministre porte une responsabilité conjointement avec tous les autres membres du cabinet.

Ce qui veut dire, par exemple, que si la Chambre des communes refusait aujourd'hui de voter confiance au ministre de la Milice ou au ministre de la Justice tous les autres ministres devraient interpréter ce vote comme un vote de défiance envers tout le cabinet, qui serait tenu de démissionner. Mais en France, la Chambre peut rejeter un ministre, sans toucher au reste du cabinet. Par conséquent quand nous considérons ces deux grandes différences entre la constitution française et la nôtre, cela rend difficile l'acceptation du système français comme étant aussi efficace au Canada qu'il peut l'être en France.

Une autre grande différence qu'a montrée mon honorable ami de Maisonneuve est qu'en France, non seulement la responsabilité ministérielle n'existe pas, mais les membres du cabinet ne sont pas obligés d'être membres du Sénat ou de la Chambre.

Si nous prenons la constitution américaine, nous voyons que les représentants ne sont pas obligés d'entendre les membres du cabinet — c'est-à-dire que les ministres à Washington n'ont pas le droit de se présenter dans l'une ou l'autre Chambre. Néanmoins, si vous examinez les travaux du congrès à Washington, vous devez admettre que parfois la législation est assez bonne, bien qu'aucun des ministres n'ait un siège dans une Chambre ou dans l'autre. Quand ils donnent des renseignements au Congrès, c'est en paraissant devant un comité du sénat ou de le chambre des représentants. Donc, l'exemple de nos voisins du sud montre que le Gouvernement peut administrer d'une façon très satisfaisante même si les ministres n'y sont pas élus représentants du peuple et ne peuvent être présents dans l'une ou l'autre Chambre.

Si nous comparons la constitution canadienne à celle de l'Angleterre nous rencontrons encore une très grande difficulté dans le fait que la chambre des lords n'est pas composée de membres élus par le peuple ou nommés par le Gouvernement. Les membres qui siégent dans la chambre des lords en Angleterre y siégent en vertu d'un droit héréditaire.

M. McMASTER: Par suite d'un accident de naissance.

M. CANNON: Il se peut que ce soit par suite d'un accident de naissance. Quelques-uns peuvent le considérer comme un très heureux accident, tandis que d'autres peuvent l'envisager comme un très malheureux accident.

Quoi qu'il en soit, les membres de la chambre des lords y siégent en conformité de droits qu'ils possèdent comme membres de la noblesse. En Angleterre aussi vous avez certains ministres qui siégent à la chambre des lords. Il y en a très peu; la grande majorité des ministres siégent à la chambre des communes; mais tous les honorables députés mes collègues seront d'accord sur un point, c'est que le système du gouvernement anglais, tel qu'il existe aujourd'hui est probablement le meilleur du monde.

Je n'ai pas étudié la question aussi complètement qu'ont pu le faire d'autres honorables députés, mais je ne crois pas qu'on ait jamais soulevé en Angleterre la question de donner le droit aux ministres de paraître et de parler dans les deux Chambres. Le système tel qu'il existe aujourd'hui est quelque peu semblable au nôtre et semble avoir donné satisfaction. L'honorable député de Maisonneuve a dit que si l'on mettait à exécution sa résolution elle donnera des résultats profitables et satisfaisants. Un de ces résultats que l'honorable député a signalé et avec raison, d'après mon humble opinion, est que les membres des deux Chambres du Parlement canadien recevraient des renseignements meilleurs et plus complets au sujet des affaires des départements.

J'estime, monsieur l'Orateur, que c'est un grand inconvénient, lorsque la Chambre doit étudier des questions qui relèvent des départements du Travail, de l'Intérieur ou des Postes, que les chefs de ces départements soient absents. D'autre part, nous devons nous rappeler que chaque ministre est responsable de l'administration de ces départements et par conséquent, chacun des ministres dans la Chambre doit être suffisamment bien informé pour donner l'information que désirent d'honorables députés. Si, au cours des années précédentes on n'a pas donné comme on l'aurait dû des renseignements satisfaisants à la Chambre, je prétends que ce n'est pas la faute de notre régime constitutionnel actuel, mais cela peut être la faute du gouvernement actuel. Chaque ministre du cabinet étant responsable de l'administration de chacun des départements et de chaque acte de ses collègues — tel qu'il en a été décidé dans la Chambre du conseil — doit être en état de présenter de meilleurs renseignements que ceux qui sont donnés à la Chambre par le Gouvernement dans beaucoup de cas. Il se peut que de l'adoption de la résolution, il s'ensuivrait une expédition plus rapide des affaires de la Chambre, mais si d'autre part il était permis à un membre du Sénat de pénétrer dans la Chambre populaire et d'entrer en discussion ici avec les députés sur un pied d'égalité, nous aurions le spectacle un peu extraordinaire d'un homme qui n'est pas représentant du peuple, un homme qui n'a pas été élu par lui mais qui a été simplement choisi par le Gouvernement, arrivant dans la Chambre des communes et y discutant des questions avec ceux qui représentent le peuple et qui possèdent les droits et les privilèges que ce sénateur ne possède pas.

Je crois également que si les ministres qui siègent à la Chambre des communes avaient la faculté de se rendre au Sénat, pour y discuter avec les sénateurs irresponsables devant le peuple des projets de loi ayant vu le jour à la Chambre haute, nous révêtirions le Sénat d'une importance à laquelle il n'a aucun droit. On attache une certaine valeur aux lois que promulgue la Chambre des communes du simple fait que ces mesures sont adoptées après avoir été débattues et sanctionnées par les représentants du peuple. Or, si les sénateurs étaient revêtus du privilège de discuter librement les mesures législatives avec les ministres élus par le peuple, le Sénat aurait autant d'importance aux yeux du peuple que la Chambre des communes à l'heure qu'il est et, pour ma part, j'y verrais un grave danger. Or, ce qui s'est passé aux Etats-Unis est bien de nature à étayer la thèse que je soutiens. Quand les fondateurs de l'indépendance américaine rédigèrent la constitution du nouvel état, la chambre des représentants devait être la plus importante des deux branches de la législature, cependant, du fait que les ministres ne siégeaient pas à la chambre des représentants et de ce que le sénat disposait par la suite de la même somme d'in-

fluence que la chambre des représentants, au bout d'un certain temps, le sénat devint la branche la plus importante de la législature des Etats-Unis, de sorte qu'à l'heure actuelle, l'initiative des lois les plus importantes part toujours du sénat. Pour moi les deux branches du congrès des États-Unis ne saurait se comparer puisque l'une dispose d'une influence prépondérante, tandis que l'autre jouit d'une importance absolument secondaire dans le fonctionnement de la constitution.

La présente résolution est donc fort importante et elle soulève la question qui suit: Au cas où une modification aussi radicale serait approuvée, serait-elle pour le plus grand bien de notre constitution? Je n'en sais rien. Cependant, je n'hésite pas à le dire, un moyen terme offrirait peut-être la meilleure solution au problème. Nous pourrions peut-être adopter le système suivi dans le Royaume-Uni. S'il arrive que des ministres soient membres de la chambre des lords, ils sont représentés à la chambre des communes par des sous-secrétaires, qui fournissent tous les renseignements ou discutent les lois affectant les ministères en question. Une autre solution acceptable encore, ce serait celle qu'a proposée l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler), c'est-à-dire que tous les ministres détenant des portefeuilles devraient occuper des sièges à la Chambre des communes de sorte que tous les inconvénients qu'a énumérés mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) disparaîtraient par le fait même.

Québec est la seule province où existe encore le régime des deux chambres. . .

L'hon. M. FIELDING: Et la Nouvelle-Ecosse.

M. CANNON: Je vous demande pardon, monsieur l'Orateur, et aussi la Nouvelle-Ecosse. Je ne suis pas au courant de la coutume suivie en Nouvelle-Ecosse; cependant dans la province de Québec, les ministres qui siègent au conseil législatif règle générale ne détiennent pas de portefeuilles; les ministres qui président à l'administration d'un service public occupent un siège dans l'assemblée législative. Cette coutume, l'honorable député de Waterloo-Nord l'a fait observer, fait disparaître tous les inconvénients pour ainsi dire qu'a signalés l'auteur de la présente résolution.

Le très honorable premier ministre (M. Meighen) a posé la question: Comment pourrait-on donner effet à cette modification au cas où elle serait adoptée? Est-ce qu'une résolution conjointe de la Chambre de communes et du Sénat serait suffisante pour lui faire produire son effet? Ou encore serions-nous tenus de suivre la procédure ordinaire indiquée dans notre constitution, c'est-à-dire d'envoyer une adresse au parlement britannique pour lui demander de modifier l'acte de l'Amérique britannique du Nord? Ceci m'amène, monsieur l'Orateur, à examiner la question des pouvoirs que nous détenons touchant la modification de notre loi constitutionnelle. Je regrette que cette question n'ait pas été débattue plus à fond ici au Parlement. La question est très importante et j'ose espérer que la Chambre des communes aura l'occasion de la discuter avant le départ du premier ministre pour Londres où il ira assister à la Conférence impériale avec les premiers ministres des autres dominions d'outre-mer. Devrons-nous à l'avenir suivre la procédure ordinaire, c'est-à-dire nous adresser au parlement du Royaume-Uni ou bien prendrons-nous de nous-mêmes les pouvoirs de modifier notre constitution à l'exemple de l'attitude qu'ont adoptée d'autres dominions de l'empire? Voilà une question grosse de conséquences que le Parlement devrait être appelé à débattre à fond, sur l'initiative d'un ministre ou d'un membre de la gauche, peu importe, afin que le premier ministre soit mis au fait du sentiment des représentants du peuple, avant son départ pour Londres.

M. MOWAT: Monsieur l'Orateur, les principales objections que l'on fait valoir contre le présent système et les inconvénients auxquels il donne lieu se résument à deux chefs principaux: En premier lieu, on prétend que les renseignements qu'un ministre siégeant au Sénat fournit à la Chambre des communes par procuration ne sont pas satisfaisants. En second lieu, il s'agit d'une insinuation que nous entendons souvente fois ici, à savoir que le Sénat n'a pas l'importance de la Chambre des communes parce qu'il se compose de représentants qui ne sont pas élus directement par le peuple.

Il me semble que cette dernière idée est la principale raison du mécontentement que l'on manifeste. En se reportant au débat sur le projet de confédération, on remarque que le point de savoir si le Sénat serait un corps élu ou nommé fut discuté fort au long et que sur ce point, le désaccord n'eut pas pour cause l'esprit de parti. Le principal adversaire d'un sénat électif, ce fut le plus illustre représentant libéral de la province d'Ontario, l'honorable George Brown, qui demandait en termes très éner-

giques que le Sénat fût un corps nommé. Autant que je me souviens, sa principale raison c'était que, les sénateurs étant peu nombreux, de grandes incommodités résulteraient de ce qu'ils auraient à représenter des districts et que, comme le Canada n'était alors guère peuplé et se composait de divisions électorales de grande étendue, ce serait une charge par trop lourde pour un sénateur que d'avoir à se présenter à l'élection. Les arguments de M. Brown l'emportèrent et les membres de la conférence de Québec furent pour la plupart en faveur du Sénat nommé. C'est le régime que nous avons depuis que la Confédération existe. La question se présente de savoir si maintenant le pays désire y substituer le système électif? On m'assure qu'un très grand nombre des membres de l'autre Chambre seraient en faveur de ce système.

L'hon. M. BELAND: Après leur mort.

M. MOWAT: Les opinions individuelles peuvent varier. Je ne crois pas cependant que, dans l'esprit de la population, on donne au Sénat le rang auquel il a droit. Toute la question que soulève mon honorable ami de Maisonneuve serait, à mon sens vidée si l'on n'accusait pas incessamment les sénateurs de ne pas représenter le peuple. Je suis d'avis que l'on arriverait à ce que l'on désire en rendant petit à petit le Sénat électif; au besoin, on pourrait faire la demande d'une modification à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Comme il y a peu de sénateurs, chacun aurait nécessairement à représenter un groupe de circonscriptions. Dans la province de Québec, ils sont nommés pour une division; mais il n'en est pas de même dans la province d'Ontario, où trop souvent deux sénateurs sont d'un même district, de la même petite ville peut-être, alors que le territoire adjacent, quelque considérable qu'il soit, demeure sans représentation au Sénat. Si nous pouvions convenir de cet expédient très simple, la difficulté que vise la présente résolution disparaîtrait en grande partie. Tout sénateur serait nommé comme représentant ou d'un certain nombre de circonscriptions ou de certaines régions des diverses provinces. Le sénateur serait alors connu comme étant de tel ou tel district et, lors de sa démission ou de sa mort, la vacance serait remplie par voie d'élection. Il serait là, dirons-nous, pour douze ans, de sorte que ce serait douze années de carrière législative qu'un homme désireux de servir son pays de cette façon aurait devant lui. Si pendant ce laps de douze années, un sénateur n'avait pu se faire un nom, s'il n'avait pu se rendre utile, ce serait la preuve quasi irréfutable de son incompétence. Une fois ce plan adopté, personne ne songerait à déranger ceux qui dans le moment font partie de l'autre chambre, et peu à peu le sénat deviendrait un corps électif.

On dira peut-être que les objections élevées par M. Brown à la conférence de Québec n'ont rien perdu de leur à propos; mais il n'en est absolument ainsi, puisque, avec la construction des chemins de fer et le développement du pays, un homme connu dans sa région doit l'être pareillement dans les régions avoisinantes. Ce serait un homme en vue, qui ne penserait pas à se faire élire si le public n'avait de lui une haute opinion. Elu pour douze ans, sachant que pendant ces douze années sa charge de sénateur ne sera l'objet d'aucune chicane et d'aucune mixtion, il jouirait de l'indépendance d'un représentant, il serait en mesure de commander le respect et l'estime du public à un degré beaucoup plus haut qu'il ne le peut faire dans le moment. Nous aurions alors un système fort semblable à celui de nos voisins d'Amérique qui, dans certains états, élisent les sénateurs par le vote direct du peuple et, dans d'autres, par la législature. Quand un sénateur ne remplissait pas ses devoirs convenablement, s'il semblait ne pas représenter le progrès du pays, quelqu'un pourrait être mis à sa place à l'expiration de son mandat. Le terme de son mandat devrait être assez lointain pour qu'un sénateur n'ait pas à se faire élire aussi souvent que nous autres, députés. La charge de représentant d'un territoire de grande étendue et l'obligation d'avoir à mener de fréquentes campagnes pour se faire élire sont trop lourdes. Avec le système que je propose le Sénat revêtirait un caractère bien supérieur à celui qu'il revêt dans le moment et le peuple en serait beaucoup plus satisfait. Si la chose se faisait et que nous vivions vingt-cinq ou trente ans pour constater cette réforme désirable, étant des représentants du peuple, nous n'aurions pas ce sentiment constant que j'appellerai jalousie de ces législatures qui n'auraient pas cet avantage. J'espère sincèrement que ce projet que je préconise depuis des années et sur lequel j'ai écrit, sera adopté. Il n'est peut-être pas tout à fait selon la rédaction exacte de la proposition dont la Chambre est saisie, mais d'autres honorables députés l'ont discuté au cours de la délibération, et c'est

là mon excuse pour l'offrir à la Chambre en ce moment.

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas eu le plaisir, ni cet après-midi ni ce soir, d'entendre ce qui a été dit par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux). Je le regrette, parce que je sais que l'honorable député apporte à une question de cette nature toute l'érudition de l'homme d'études, l'opinion d'un homme d'Etat et l'expérience parlementaire de longues années. J'ai cependant beaucoup joui des discours qui ont été prononcés des deux côtés de la Chambre, et cette question me semble en être une de nature très abstraite, parce qu'elle a été traitée très doucement, très raisonnablement, des deux côtés de la Chambre.

On nous a rapportés aux précédents britanniques à ce sujet. Ainsi qu'il me souvient, monsieur l'Orateur, jusqu'au milieu du siècle dernier, tous les cabinets formés par M. Gladstone étaient composés d'un aussi grand nombre, sinon plus, de membres de la Chambre haute que de ceux des communes; c'est un exemple à éviter dans notre pays. Le peuple anglais, en effet, n'a ce système de deux Chambres qu'en apparence. Il y avait deux Chambres dirigeantes dans les Iles-Britanniques lorsque le parti libéral était au pouvoir, mais lorsque le parti conservateur était au pouvoir, la chambre des lords n'était qu'une chambre d'enregistrement pour l'inscription des lois adoptées par la majorité conservatrice dans la chambre des communes. C'est une autre chose que nous voulons éviter.

Tout comme l'honorable député de Maisonneuve, je désire que lorsque nous discuterons soit les prévisions budgétaires, soit une loi dont le ministère est responsable, le ministre qui a la charge de ce ministère soit présent à la Chambre. Je diffère toutefois d'avis avec mon honorable ami en ce qu'il désire faire venir temporairement le ministre de l'autre Chambre; je prétends que le ministre ne devrait pas du tout être dans l'autre Chambre. J'appuie donc l'attitude prise par mon honorable ami de Waterloo-Nord (M. Euler). Je voudrais cependant faire une exception; puisque, sous notre système, un ministre sans portefeuille n'a pas le traitement et comme la présidence du Sénat demande toute l'attention du député non seulement durant la session, mais aussi en dehors de la session, je crois qu'il serait raisonnable que le Gouvernement actuel puisse avoir à la Chambre haute quelqu'un qui ait un portefeuille et celui-là devrait être un chef de Gouvernement à la Chambre haute. Mais je ne voudrais pas que cet homme eût la charge d'un grand ministère très populaire.

Le premier ministre (M. Meighen) a dit que tous les ministères avaient des dépenses à faire. Cela est vrai; mais ces dépenses diffèrent tellement en chiffres qu'il y a une grande distinction à faire sur ce point, entre les grands ministères tels que celui des Chemins de fer et des Canaux, celui des Travaux publics et les moindres ministères qui ne dépensent que des centaines de mille piastres, tandis que les grands ministères dépensent des millions. Il est presque scandaleux que, dans un pays démocratique comme le Canada, le département du Travail doive se faire représenter dans ce qui équivaut à notre Chambre des pairs. Ceci répugne à nos principes démocratiques, ce pourquoi le Gouvernement est blâmable, parce que le Gouvernement devrait pouvoir élire un travailliste qui l'appuie, s'il représente réellement la classe ouvrière du pays, et le fait qu'il prenne ce digne homme—je n'ai rien à dire de lui pour le moment—et le place à la Chambre haute, est aussi inconstitutionnel que ridicule sous notre régime démocratique. Le fait que le ministre des Postes, qui a été battu dans deux circonscriptions, soit placé dans notre Chambre des pairs pour représenter l'opinion de la province dont il vient, malgré les protestations énergiques des électeurs de ces circonscriptions, est, à mon avis, si je ne fais erreur, un acte inconstitutionnel.

M. EDWARDS: Ce n'est pas exact.

M. McMASTER: Peut-être n'a-t-il forfait son cautionnement que dans une seule circonscription et qu'il aurait failli le voir confisqué dans l'autre.

M. EDWARDS: Ce n'est pas exact.

M. McMASTER: Je sais que, dans la circonscription de Champlain, le ministre en question a reçu quelques centaines de votes contre des milliers qui ont été donnés à son adversaire. En ce qui concerne l'autre circonscription, celle de Laurier-Outremont, je n'ai pas les chiffres sous la main en ce moment.

M. l'ORATEUR: J'espère que l'honorable député ne continuera pas à discuter ce point de la question, car il n'a réellement aucun rapport avec l'objet en délibération.

M. McMASTER: Je tombe d'accord avec vous, monsieur l'Orateur, et je m'aperçois que j'ai fait erreur au sujet de la circonscription de Laurier-et-Outremont. Je me suis trompé et je m'empresse de retirer mon

assertion. Il y a été défait par 1,247 voix de majorité accordées à son adversaire.

Le député de Parkdale (M. Mowat) a déclaré que nous pourrions probablement trancher la difficulté en rendant le Sénat électif et un représentant de la Colombie-Anglaise a vivement soutenu le projet. La question d'un Sénat électif est assurément très intéressante et le projet me paraît se concilier avec la pratique de notre constitution et avec ses visées, si je puis me servir de ce terme. Si je ne me trompe, avant la confédération, l'ancien conseil législatif du Haut-Canada était électif.

Une VOIX: Pendant sa dernière année.

M. McMASTER: Oui, et je crois qu'il y a beaucoup à dire en faveur d'un sénat électif. Il ne faut pas oublier, bien entendu, qu'il y a un type d'homme qui peut et désire bien servir le public et qui, néanmoins, n'est pas un bon candidat, qui n'a pas les qualités nécessaires pour s'insinuer dans les bonnes grâces du public. L'idée de faire entrer quelques-uns de ces hommes-là au Sénat a du bon. J'en restreindrais beaucoup le nombre, mais le projet est digne d'examen. Je rendrai à la Chambre des pairs le témoignage que, pendant ces dernières années, les déclarations de plusieurs de ses membres, concernant des problèmes internationaux ont trouvé un écho dans le cœur de tous les gens aux idées larges dans tout le monde civilisé. On peut parfois dénicher le libéralisme dans des milieux où l'on ne s'attendait pas à le rencontrer.

Cependant, un sénat électif supprimerait-il l'obstacle? Je ne le pense pas. S'il y a deux corps électifs dans lesquels se trouveront des ministres à portefeuille revêtus des mêmes droits de prendre l'initiative des projets, d'expliquer ceux-ci et de donner l'orientation, il pourra aisément y avoir des arrêts forcés. La Chambre des communes, qui est et doit être la plus chère au public, même sous un système électif qui soumettrait les sénateurs à l'élection à tour de rôle pour des périodes plus longues, disons que le tiers d'entre eux serait élus tous les quatre ou cinq ans, est la Chambre qui doit régir tous les départements à budget, et dans laquelle ceux qui sont comptables de ces départements doivent siéger.

Serait-il sage de faire ce que propose le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux)? Serait-il sage de faire venir en cette enceinte des hommes appartenant à l'autre Chambre? Serait-il sage de faire ce que suggère l'un des représentants d'Halifax (l'hon. M. Maclean), savoir: envoyer des membres de cette Chambre à la Chambre haute? Si nous inaugurions un usage semblable, c'est-à-dire l'usage de faire venir des membres de la Chambre haute aux Communes, que ferait un gouvernement qui ne possède plus la confiance du public, comme le Gouvernement actuel, en supposant qu'il perdrait quelques-uns de ses ministres? Nous espérons tous qu'il n'en sera rien, mais, dans l'hypothèse où un malheur quelconque arriverait à l'un de ses membres—supposons, par exemple, que quatre d'entre eux se promèneraient en automobile, que la voiture capoterait et qu'ils iraient *ad patres* plus tôt qu'ils ne s'y attendaient—les portefeuilles demeureraient, malgré le départ des ministres, et le Gouvernement serait tenu de confier ces portefeuilles à quelques-uns. Que ferait un gouvernement comme celui-ci? Il pourrait fort bien, grandement à tort, bien entendu, choisir quatre sénateurs et leur remettre les portefeuilles. Si le projet du représentant de Maisonneuve était adopté, lorsque nous dirions: "Il ne convient pas que ces portefeuilles soient confiés à des sénateurs; nous devrions pouvoir nous trouver face à face avec ces hommes à la Chambre des communes", on nous répondrait: "Vous tenez des propos en l'air; nous avons le droit de les faire venir lorsque leur budget est en discussion; nous les amènerons en cette enceinte, vous leur poserez des questions, après quoi ils retourneront dans leur retraite assurée à la Chambre haute". Telle pourrait être la réponse d'un ministère constitué comme celui-ci, car, il va sans dire, un ministère qui serait assuré de la confiance du public n'aurait aucune difficulté à remplir ces postes de ministre au moyen d'élections de la manière usuelle.

Je crains donc que le projet du député de Maisonneuve consisterait à mettre du sparadrap sur la plaie, plutôt que de la fermer comme la science l'enseigne; or, tous les médecins vous diront qu'en mettant du sparadrap sur une plaie, on peut causer la gangrène. Mon désir n'est pas de faire venir provisoirement ici des membres de l'autre Chambre. Je veux qu'il y ait une élection générale et qu'un gouvernement qui possèdera la confiance du public soit élu. Puis, je veux que le Gouvernement qui aura été élu choisisse ses ministres parmi les membres de la Chambre des communes, en ayant peut-être un ministre au Sénat pour expédier la besogne du ministère qui doit passer par là.

L'hon. M. BELAND: Sans portefeuille.

M. McMASTER: Je lui donnerais portefeuille et traitement, me montrant en

cela aussi généreux envers mes adversaires politiques qu'envers mes amis. Le ministre de la Justice a exprimé une autre pensée que je trouve excellente. Il me paraît sage de ne point attribuer de portefeuilles aux membres du Sénat, afin que cette Chambre garde ce caractère quasi-judiciaire que doit posséder une institution pareille. J'en conviens avec l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler), ce n'est pas souvent que l'on voit se manifester une telle disposition d'esprit, mais c'est une disposition d'esprit qui mérite d'être tenue en honneur dans une Chambre haute. Croyant en avoir dit assez, je reprends ma place.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, en entrant ici, je n'avais nullement l'intention de participer au présent débat; aussi ne retiendrai-je la Chambre que quelques instants. Le projet de résolution déposé par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) me paraît être de ceux qui méritent d'être examinés avec le plus grand soin. Me plaçant au point de vue général, je considère qu'il y avait lieu d'en saisir la Chambre.

Pour ce qui est de certains changements que l'on a conseillé d'effectuer au Sénat, il me semble que ce ne serait pas une mauvaise idée que d'obliger tous les sénateurs à quitter leurs sièges dès qu'ils atteindraient l'âge de soixante-dix ans. A mon avis, le sénateur qui atteint cet âge après s'être activement occupé de politique devrait s'effacer et passer le reste de ses jours à se préparer pour la vie future.

Je n'approuve pas ce que l'honorable préopinant (M. McMaster) a dit au sujet du membre du Sénat que l'on autoriserait à venir siéger ici. Les circonstances peuvent faire,—le cas s'est d'ailleurs déjà produit—qu'il y ait lieu d'offrir un portefeuille de ministre à un personnage qui ne peut entrer dans le cabinet qu'à la condition qu'on le nomme sénateur. On en a eu un exemple à la dernière élection générale. Dans la province d'Ontario, la population s'était très fortement prononcée dans un certain sens, tandis qu'à la même élection, la population de la province de Québec s'était prononcée non moins fortement dans un sens tout à fait contraire. Si je m'en souviens bien, sur les soixante-dix divisions électorales de cette dernière province, soixante-deux élurent des députés oppositionnistes, et cependant, fait incontestable, des milliers de votants partageaient le sentiment de la majorité de la population du pays. Ces milliers d'électeurs qui ont ainsi signifié par leurs suffrages leur approbation de la politique ministérielle n'ont pu faire élire leurs candidats. Il était impossible de leur donner un représentant au sein du cabinet, si ce n'est en donnant un siège de sénateur à un des leurs; et c'est ce qui fut fait.

L'honorable député s'est plu à répéter que le ministre des Postes n'est pas le représentant des électeurs de la province de Québec. A lui et à certains autres collègues qui se sont déjà permis des allusions semblables, je veux encore une fois rappeler le fait suivant: le chef actuel du ministère des Postes (l'hon. M. Blondin) s'est, il est vrai, porté candidat dans deux circonscriptions. Dans l'une, il s'est vu confisquer son dépôt d'élection, tandis que dans l'autre il recueillait 6,196 suffrages. Cela ne suffisait pas pour l'élire, mais c'était l'expression du sentiment de 6,196 citoyens de la province de Québec, c'était plus de deux fois—que dis-je?—plus de quatre fois le nombre de suffrages que le représentant de Brome (M. McMaster) avait lui-même recueillis.

M. DuTREMBLAY: Abstraction faite des suffrages militaires, combien le ministre des Postes a-t-il obtenu de voix dans la province de Québec?

M. EDWARDS: Si l'honorable député veut parler des suffrages civils, le directeur général des Postes a obtenu les voix de 4,855 civils, à quoi se sont ajoutés les suffrages de 208 militaires de la province de Québec. C'est-à-dire que ce ministre a recueilli les suffrages de plus de 5,000 personnes qui, à ce moment-là habitaient dans la province de Québec.

Pendant que j'en suis sur ce sujet, j'ose dire que l'honorable député serait sans doute curieux de savoir combien de suffrages le représentant de Brome a obtenus dans cette même province. Il a réussi à recueillir 1,913 suffrages civils et 5 suffrages militaires; c'est-à-dire qu'il a obtenu, en tout, moins de 2,000 suffrages dans la province de Québec. Le représentant de Brome trouverait scandaleux qu'on lui reprochât de n'être l'élu ni de la province de Québec ni de sa propre circonscription, et cependant il ne s'est trouvé que 1,926 personnes pour déclarer qu'elles désiraient voir l'honorable membre (M. McMaster) occuper un siège à la Chambre, tandis que 6,196 ont signifié leur désir de voir le ministre des Postes siéger ici.

Que mon honorable ami me permette de le renseigner encore un peu plus. Laissez-moi lui dire qu'il y a trente-cinq députés de la gauche, élus dans la province de Québec, qui ont reçu moins de suffrages en 1917, que le ministre des Postes. Et ce-

pendant, j'oserai dire que chacun de ces députés croit représenter les sentiments de la province de Québec.

M. McMASTER: Combien de suffrages de civils l'honorable député a-t-il eus dans la circonscription de Frontenac?

M. EDWARDS: Je ne puis le dire sur le champ, mais je sais que ma majorité a été de 1,883. Il n'y a aucun doute...

M. l'ORATEUR: Je regrette d'interrompre l'honorable député. J'ai jugé qu'il avait droit de répondre à l'allusion que comportait la question de l'honorable député de Brome, mais je ne crois pas qu'il soit sage d'insister, parce que cette question s'écarte du débat.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, je répondais à l'observation de mon honorable collègue (M. McMaster) qui a dit que le ministre des Postes a mal interprété le sentiment de la province de Québec, et n'aurait pas dû être nommé à cette position.

L'honorable député a ajouté qu'il n'est pas convenable qu'un membre du cabinet ait un siège dans l'autre Chambre. Je ne suis pas de cet avis, et j'ai donné pour raison le cours des élections de 1917. Une foule d'électeurs de la province de Québec ne pouvaient être représentés dans le cabinet, excepté par la nomination d'un ministre qui aurait un siège au Sénat. Voilà le point que je voulais établir, et je pense certainement que, dans les circonstances, il est sage qu'un membre du cabinet puisse avoir un siège au Sénat.

J'abonde dans le sens de ceux qui disent qu'il n'est pas sage que plusieurs membres du cabinet siègent au Sénat. J'irai plus loin, et j'ajouterai qu'il serait à désirer que tous les ministres eussent leur siège à la Chambre des députés, si c'était possible. Maintenant, il me semble que la résolution de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) touche ce point-là. Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre ses observations, mais je crois qu'il comprendra qu'il peut se présenter des circonstances où la seule manière de permettre à une classe importante de la société d'être représentée dans le cabinet est de lui donner un siège au Sénat. Mais il ne faut pas dépasser les limites de la nécessité absolue.

Quelle objection peut-il y avoir à ce qu'un membre du cabinet, qui siège au Sénat, vienne s'asseoir au milieu de nous lorsque ses crédits sont en discussion? Il est celui qui, plus que tout autre, doit être renseigné sur ses propres crédits. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi il n'aurait pas un siège ici lorsque ses crédits sont étudiés ou lorsque sont discutées des questions qui concernent tout particulièrement son ministère. Cette résolution devrait donc avoir toute l'attention du Gouvernement qui devrait la mettre en pratique. Il y a plusieurs raisons qui militent en faveur des avantages de cette résolution.

L'hon. M. LEMIEUX: Un mot seulement avant de retirer ma motion, que je n'ai présentée que dans le but d'obtenir le plus de renseignements possible des deux côtés de la Chambre et pour exposer la question devant le pays. D'après ce que j'ai entendu ce soir, j'en conclus qu'il existe un sentiment général en faveur d'une modification de notre règlement dans le but de nous procurer des ministres de la couronne, qui siègent dans l'une ou l'autre Chambre les renseignements nécessaires à l'administration de la chose publique d'une façon pratique.

Le débat a été des plus intéressant, et les membres de la droite et de la gauche m'ont appris beaucoup. La discussion, toutefois, s'est quelque peu écartée du point essentiel de la résolution. Mon intention n'était pas, ce soir, de discuter la constitution de la Chambre haute, pas plus que je ne voulais soulever la question de la réforme du Sénat. Ce sujet pourrait fort bien être mis sur le tapis en une autre circonstance. Cependant, je n'hésite nullement à me déclarer en faveur du Sénat avec une réforme peut-être, touchant la limite d'âge et, peut-être aussi, l'élection au second degré—élection par des corps publics tels que les universités, les chambres de commerce et les assemblées législatives, ou encore, comme on l'a suggéré un jour, les sénateurs pourraient être choisis par le chef du parti conservateur et par le chef du parti libéral, lesquels nommeraient les membres de la Chambre haute conformément à une procédure qui a été expliquée, je crois, la dernière fois que nous avons discuté ce sujet à l'occasion de la motion de M. German, l'ancien représentant de Welland.

J'ai suivi avec beaucoup d'attention l'habile raisonnement du ministre de la Justice. Il semble nourrir l'idée que ce projet de résolution implique un changement à la constitution. Loin de moi la pensée de modifier la constitution de notre régime de gouvernement. Je regrette que mon projet n'ait pas été rédigé de manière à être mieux compris de mon très honorable ami.

Je n'avais aucunement le dessein de changer notre mode de gouvernement. Je n'avais pas eu l'idée de modifier les pouvoirs de l'une ou de l'autre des Chambres. Toutefois, je songeais à rendre plus modernes et plus pratiques, les moyens de communication entre elles.

Selon moi, cela n'exigerait qu'une retouche au règlement. Mais je n'ai jamais eu la pensée de faire présenter au parlement impérial par les deux Chambres une adresse le priant de modifier notre constitution. Je ne crois pas que mon projet puisse donner lieu à cette interprétation. Un seul désir est de découvrir des moyens de répandre plus de renseignements, car sous notre système de gouvernement, il y aura toujours des ministres qui feront partie de cette Chambre et d'autres, bien entendu, qui se trouveront à la Chambre haute.

Je ne partage pas l'optimisme de mon honorable ami de Brome au sujet de la nomination de ministres à la Chambre haute. Nous participons tous de la nature humaine, et je crois que, tant que notre régime durera, le parti conservateur ou le parti libéral nommera toujours, quels que soient les événements, des partisans fidèles aux postes de ministres à la Chambre haute. Il en a toujours été ainsi depuis la confédération du temps de Macdonald, de Laurier ou de Borden. Il en est encore ainsi du temps de Meighen et il en sera ainsi à l'avenir, à moins que nous ne supprimions le Sénat et décidions qu'il est entièrement inutile, ce que je ne crois pas.

Le Sénat peut avoir perdu un peu de son prestige; en ces dernières années, il n'a peut-être pas été le grand facteur qu'il était au lendemain de la Confédération, et même à l'époque où je suis entré au Parlement. Je me rappelle que longtemps avant que j'aie fait partie de la Chambre, on s'approchait avec crainte du seuil du Sénat. Il renfermait autrefois de grands hommes — des hommes d'une habileté rare, des hommes qui avaient occupé les postes les plus éminents dans leur province et en cette enceinte.

Il se peut fort bien qu'un changement se soit produit depuis quelques années, et que quelques sénateurs d'aujourd'hui ne soient pas ce qu'étaient leurs prédécesseurs il y a vingt-cinq à quarante ans. Quoi qu'il en soit, le Sénat demeure une institution.

Je disais tantôt qu'il pourrait être réformé; mais, prenant pour acquis qu'il restera ce qu'il est pendant bien des années encore, je voudrais améliorer les rapports entre les deux Chambres. C'est une affaire de procédure tout en étant une question de bon sens que d'avoir la liberté d'échanger les ministres lorsque l'occasion s'en présente. Le présent leader du Sénat rédige un projet important. Celui-ci peut avoir trait au retour de nos soldats à la vie civile, à la régie de son ministère ou aux ressources naturelles des provinces du Nord-Ouest — aux terrains pétrolifères, par exemple, pour ne parler que d'une attribution importante de son administration. Il a tracé la ligne de conduite à suivre; mais le bill est communiqué à cette Chambre par un autre ministre qui n'a pas pu s'en pénétrer aussi bien que l'auteur du bill qui fait partie de la Chambre haute.

Quel inconvénient y a-t-il à ce que, grâce à un changement apporté à la procédure, ce ministre soit tenu d'expliquer le nouveau programme aux Communes en même temps de justifier son budget lorsqu'il est discuté et critiqué ici? Qu'il me soit donc permis de répéter que le principal objet de ma motion n'est pas d'opérer un changement dans la constitution, je veux simplement modifier la procédure et faciliter l'échange des idées et l'explication du programme tel que présenté dans les deux Chambres.

Monsieur l'Orateur, je retire ma motion et je remercie la Chambre de l'attention qu'elle a prêtée à la discussion de ce sujet.

(La motion est retirée.)

M. l'ORATEUR: Adopté.

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Monsieur l'Orateur, avant que la motion soit mise aux voix...

M. l'ORATEUR: La motion n'est pas sujet à débat.

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Je ne me propose pas de discuter la motion, mais seulement de demander le consentement unanime de la Chambre pour me permettre de revenir sur un ordre antérieur afin de...

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne saurait le faire à moins que le ministre de la Justice ne soit disposé à retirer sa motion.

(La séance est levée à onze heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable EDGAR N. RHODES, Orateur.

Mardi, 22 mars 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT DE RAPPORT

M. ARMSTRONG (Lambton-Est) dépose le premier rapport du comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par l'hon. sir HENRY DRAYTON:

1. Etat détaillé des remises et des remboursements de droits de douane pour l'exercice terminé le 31 mars 1920.

2. Le rapport du secrétaire d'Etat pour l'exercice 1919-1920.

VACANCE DU SIÈGE DE MEDICINE-HAT

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai été prévenu que le décès du très honorable Arthur-Lewis Sifton, député de la division électorale de Medicine-Hat, a créé une vacance dans cette circonscription.

J'ai en conséquence mandé au président général des élections de lancer un ordre de convocation à ce collège électoral.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE RELATIVEMENT AUX PORTS PUBLICS.

L'hon. A. K. MACLEAN (Halifax) demande à déposer un projet de loi (bill n° 40) tendant à modifier la loi de la marine marchande relativement aux ports publics.

—Le but de ce projet de loi est de permettre au Gouvernement d'augmenter les peines actuelles au sujet de la pollution des eaux des ports par les déchets d'huile provenant des steamers qui consument de l'huile.

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

MOTION D'ORDRE RELATIVE AUX SÉANCES DU MERCREDI.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre) propose une résolution ainsi conçue:

Qu'à partir de mercredi, 6 avril, et les autres mercredis, jusqu'à la fin de la session, la Chambre s'assemble à trois heures de l'après-midi, et que les séances de ces jours-là soient sous tous rapports dirigées par les mêmes règles que les autres jours, et que les projets du Gouvernement aient priorité sur toutes autres affaires, sauf sur les questions des députés et les demandes de documents.

L'hon. W. S. FIELDING: Il y a déjà, en mon nom, au Feuilleton, une résolution concernant les séances du mercredi. Je regrette que le premier ministre abandonne dès maintenant le congé du mercredi soir. De fortes raisons militent en faveur de ce congé. Non seulement les membres en retirent un réel confort, mais l'expédition des affaires de la Chambre ne s'en fait que mieux. Si les membres savent qu'ils peuvent compter sur un soir par semaine pour accepter des invitations, ils s'y conformeront, mais, dans le cas contraire, ils choisiront les soirs qui leur conviendront le mieux et l'assiduité fera défaut. Cependant, comme toute cette question sera discutée lorsque ma motion viendra devant la Chambre, inutile d'insister maintenant.

(La motion est adoptée.)

ARRANGEMENT COMMERCIAL AVEC LA FRANCE.

M. ARCHAMBAULT: Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un article qui a paru dans la presse de Montréal de samedi, au sujet de l'arrangement commercial avec la France. Cet article dit que l'arrangement commercial avec la France, signé au nom du Canada par le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster), au mois de janvier dernier, sera en vigueur le 27 de ce mois. J'ai porté au Feuilleton une motion touchant le dépôt de ce traité. Lorsque la motion a été appelée le 4 mars, le premier ministre a demandé qu'elle fût réservée, et, le 7 mars, la même réponse a été donnée. Est-il vrai que l'arrangement a été signé au nom du Canada au mois de janvier, et qu'il entrera en application le 27 courant? Pourquoi le ministère laisse-t-il ignorer les conditions de la convention jusqu'à sa mise en vigueur, au Parlement, au pays en général et plus particulièrement aux industriels qui veulent commercer avec la France?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre de l'Industrie et du Commerce): Monsieur l'Orateur, je répondrai d'abord à la dernière question. Le Gouvernement n'a pas caché les conditions du projet de convention au détriment des hommes d'affaires du pays; c'est plutôt le contraire. Il est vrai qu'un arrangement a été signé par moi lorsque j'étais en Europe au mois de janvier, et il a été signé également par le ministre français du commerce de cette époque, M. Isaac. Mais, il est vrai aussi que, peu de temps après, il est survenu un changement de minis-

tère en France, et, par conséquent, la signature de ce ministre n'avait plus de valeur. Il a fallu que la mesure fût examinée de nouveau et ratifiée par le ministère subséquent, de sorte que cette convention ne valait rien tant que ce dernier ministère n'eût approuvé la décision de son prédécesseur. Nous ne l'avons su que la semaine dernière.

Maintenant, laissez-moi vous dire pourquoi le traité ne pouvait être déposé sur le bureau de la Chambre à ce moment-là. J'ai signé au nom du Canada. Les deux copies ont été envoyées au gouvernement français par l'intermédiaire de l'ambassade anglaise. Lorsque le gouvernement français a été prêt à signer, les deux copies de l'arrangement devaient être signées à Paris et une de ces copies devait être envoyée au gouvernement canadien. De sorte que nous n'avons réellement pas la convention authentique tant que nous ne recevons pas la copie signée qui nous appartient et qui est actuellement en route.

En donnant le contenu de cette convention, adoptée entre M. Isaac et moi, j'aurais donc pu induire le public canadien en erreur, parce que cette convention aurait pu rester à l'état de projet. J'ai actuellement ce que je crois être un double assez exact de la convention, telle qu'elle existe après avoir été signée par le ministre français, et je vais prendre la responsabilité de la déposer prochainement sur le bureau de la Chambre—avec cette remarque qu'il est possible que de légères modifications, pas très importantes, aient été apportées au texte par le ministre qui a succédé à M. Isaac.

M. ARCHAMBAULT: Est-il vrai que le traité deviendra effectif le 27 du courant, c'est-à-dire à la fin de cette semaine?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est ce que je comprends par la dépêche reçue de M. Roy.

L'hon. M. FIELDING: Peut-il entrer en vigueur en Canada avant d'avoir été approuvé par la Chambre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. ARCHAMBAULT: Un traité de commerce?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. CURRIE: Quand cette Chambre a-t-elle autorisé la négociation d'un traité avec la France? Est-ce que le Parlement ne sera pas consulté en pareilles matières? Je me souviens parfaitement qu'un cabinet canadien a déjà été renversé sur ce même principe. Je désirerais avoir une réponse.

L'hon. M. BELAND: Puis-je demander au ministre du Commerce et de l'Industrie s'il existe quelque raison justifiant de communiquer avec le gouvernement français par l'intermédiaire de l'ambassade britannique au lieu du commissaire canadien à Paris?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ç'a toujours été la coutume de négocier ces traités de commerce avec le concours et par le ministère d'un fonctionnaire du gouvernement britannique. J'ai envoyé les copies que j'ai signées, par l'intermédiaire du ministère britannique et des affaires étrangères. C'est par cette voie qu'elles sont parvenues au gouvernement français et je les attends par la même voie.

M. BUREAU: C'étaient les formalités obligatoires avant que nous soyons devenus une nation.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Du tout. Quelques-uns disent même que le Canada est devenu une nation il y a longtemps, sous le régime de sir Wilfrid Laurier.

DESCRIPTION DU PARLEMENT

M. HOCKEN: Etant donné le caractère historique des sculptures de ce magnifique édifice, qui couvrent presque toute l'histoire en Canada, est-ce l'intention du Gouvernement de demander à l'architecte d'en préparer une description, avant de livrer son œuvre?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je ne sache pas, monsieur l'Orateur, que l'architecte ait été pressé d'écrire un livre. J'hésite toujours à écrire un livre. Cependant je puis assurer mon honorable ami que cette question sera portée à l'attention de l'architecte.

L'INDEMNITÉ DE VIE CHÈRE

L'hon. M. LEMIEUX: Puis-je demander à mon très honorable ami si le Gouvernement a pris une décision au sujet de l'indemnité aux fonctionnaires, pour cette année?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): J'espère être en état de faire une déclaration à ce sujet demain.

FORMULES DÉCLARATOIRES DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

M. KAY: Je désirerais demander au ministre des Finances quand les nouvelles formules de déclaration de l'impôt sur le revenu seront publiées?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): J'ai lieu de croire qu'elles sont déjà publiées.

M. KAY: J'ai essayé, mais sans succès, d'en avoir quelques-unes à mon bureau de poste, la semaine dernière.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Où cela?

M. KAY: Dans le comté de Missisquoi.

Sir HENRY DRAYTON: Et le bureau de poste?

M. KAY: A Philipsburg.

RÉGIME DES EAUX DU LAC DES BOIS

M. BUREAU: Puis-je demander au premier ministre si lui-même ou un membre de son cabinet a, depuis ou avant le mois de novembre dernier, reçu quelque communication de la commission internationale mixte des eaux navigables, quand en ce qui regarde le contrôle des eaux du Lac des Bois?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je ne sache pas qu'on ait reçu un document semblable depuis novembre dernier.

M. BUREAU: Ou d'aucune section, soit canadienne soit américaine?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'affirmerai pas qu'il n'a pas été reçu de correspondance, mais je ne puis me rappeler, en ce moment, qu'on en ait reçu depuis cette date. L'honorable député pourrait peut-être inscrire sa question au Feuilleton.

M. BUREAU: Je demande seulement un oui ou un non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais prendre note de la question de mon honorable ami et j'y répondrai, demain.

RAPPORT DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL

M. ARCHAMBAULT: A titre de membre du comité permanent des comptes publics, je demanderai au ministre des Finances quand il espère déposer sur le bureau de la Chambre le quatrième volume du Rapport de l'auditeur général.

Sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): J'espère qu'il sera déposé sur le bureau à la fin du mois.

LA STATION DU RÉSEAU DE L'ÉTAT À AMQUI

Le très hon. sir GEORGE FOSTER propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. PELLETIER: Monsieur l'Orateur, si le règlement le permet, je poserai au Gouvernement une ou deux questions, avant que la Chambre se forme en comité général des subsides. On a appelé mon attention sur un certain état de choses qui existe à la station d'Amqui sur l'Intercolonial. Puis-je demander à mon très honorable ami (le premier ministre) s'il a reçu, vers le 10 mars, une lettre de M. J.-E. Beaulieu, registrateur d'Amqui, demandant pourquoi on avait changé les heures des agents de nuit et de jour, à la station d'Amqui? Une copie de cette lettre me fait comprendre que l'agent de jour est sur les lieux de huit heures du matin à cinq heures de l'après-midi, tandis que l'agent de nuit est présent de huit heures du soir à quatre heures du matin. La station se trouve donc sans agent de 5 heures à 8 heures du soir, et de 4 heures à 8 heures du matin. M. Beaulieu déclare que durant cet intervalle de temps les trains nos 32, 33 et 34 passent par Amqui, et que par suite on ne peut pas obtenir livraison des marchandises ou colis de messagerie. Toute marchandise expédiée par le train nº 32, par exemple, file directement sur Campbellton pour ne revenir que le lendemain par un autre train; et vice versa. Si les habitants d'Amqui veulent expédier des marchandises par messagerie dans la direction opposée, ils sont obligés de les envoyer jusqu'à Mont-Jolie, d'où elles reviennent plus tard. Je voudrais demander à mon très honorable ami s'il a soumis la question au département intéressé, en supposant, bien entendu, que cette lettre lui est parvenue. On m'en a adressé le texte et j'ai écrit au surintendant général le lui transmettant à mon tour; mais aucune réponse ne m'est parvenue de lui. J'ignore si c'est parce qu'on a ordonné aux fonctionnaires du réseau de ne pas répondre aux lettres? Il semble assez étrange, d'autre part, que nous ne puissions obtenir les renseignements que nous demandons dans cette Chambre. Me sera-t-il permis de demander à l'honorable ministre s'il a également reçu le texte du vœu adopté par le conseil municipal d'Amqui, à ce sujet, et dans l'affirmative, y a-t-il donné quelque attention? Nous espérons que cette question sera mise à l'étude.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député a quelques remarques à présenter ou cer-

taines propositions à faire, qu'il les fasse maintenant, car il n'a le droit de prendre la parole qu'une seule fois sur sa motion. L'honorable premier ministre n'aura également le droit de parler qu'une seule fois pour donner la réponse.

M. PELLETIER: Très bien, monsieur l'Orateur. Le vœu adopté par le conseil à Amqui était riche en renseignements. Il indiquait entre autres choses que le village a une population de 4,000 âmes et qu'il y a trois autres paroisses à l'est d'Amqui. Toutes les marchandises expédiées par les trains dont j'ai parlé sont chargées à Amqui. Les habitants de cette région ont réellement besoin que l'état de choses s'améliore, et j'espère que mon honorable ami va bientôt s'en occuper. Peut-être a-t-il renvoyé la demande à un autre département, mais, comme je l'ai déclaré, il m'a été impossible d'obtenir une réponse. Je serais très heureux si on nommait un agent qui resterait continuellement à la station. Il n'est pas raisonnable qu'avec tous les trains qui passent là il n'y ait pas d'agent à la station, qui est pourtant importante.

Dans ma lettre du 28 février, je disais que les autorités du chemin de fer national à Amqui avaient autorisé certaines personnes à entasser du bois de construction dans la cour qui se trouve du côté sud de la station et à proximité de plusieurs résidences. Les propriétaires de ces maisons sont obligés de payer les mêmes taux d'assurance qu'on paye pour les cours de bois de construction. J'ai fait part de la chose au chef de district qui m'a répondu ne pouvoir rien faire. Le bois en question pourrait tout aussi bien être entassé du côté nord-ouest où il n'y a pas d'habitations; il y a des voies de chargement de ce côté-là comme de l'autre. Je voudrais bien avoir une réponse satisfaisante du premier ministre qui, j'espère, donnera à cette affaire toute son attention.

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Je serais très heureux de donner une réponse à l'honorable député, d'autant plus qu'il n'adresse que rarement la parole. Mais je ne saurais le faire, surtout si c'est la seule occasion que j'aie de donner la réplique. L'honorable député a parlé d'une communication qui m'aurait été adressée et je crois avoir compris aussi qu'il m'avait écrit directement. Est-ce exact?

M. PELLETIER: Non.

[M. l'Orateur.]

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai dû mal comprendre. Il se peut que la lettre en question soit parvenue à mon bureau. Dans ce cas, mon secrétaire y aura donné suite sans me consulter et l'aura renvoyée au département des Chemins de fer pour transmission au conseil d'administration du chemin de fer national. Si l'honorable député avait adressé la lettre à moi personnellement, elle me serait parvenue et il aurait certainement eu ma réponse avant aujourd'hui. Mais je ne me rappelle pas avoir reçu une communication de ce genre.

M. PELLETIER: Deux lettres ont été adressées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne doute pas qu'elles soient parvenues à mon bureau, mais elles ne m'auraient pas été remises si elles n'étaient pas adressées à moi personnellement. Toutefois, je me renseignerai et j'y donnerai suite.

DISCUSSION D'UNE INTERPELLATION RELATIVE À L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

L'hon. MACKENZIE KING: J'ai l'honneur de déposer par voie d'amendement la proposition suivante:

"Sous la réserve que dans des cas exceptionnels il peut se trouver des documents d'un caractère confidentiel qu'il est dans l'intérêt public de ne pas publier, la Chambre déclare que le Parlement a le droit incontestable de demander et recevoir copies de tous rapports, comptes, correspondance et documents relatifs à l'administration de chaque département du service public, y compris les affaires des chemins de fer nationaux du Canada, qu'ils soient exploités directement ou indirectement par un ministère ou par l'intermédiaire d'une corporation."

Cet amendement, monsieur l'Orateur, est devenu nécessaire par l'attitude que le Gouvernement a adoptée au cours de la dernière session du Parlement et qu'il renouvelle cette année, en refusant de donner aux députés les renseignements qui lui sont demandés au sujet des affaires des chemins de fer nationaux du Canada. Cet amendement est de plus nécessaire après la déclaration faite jeudi dernier à la Chambre par le premier ministre qui, si j'ai bien compris ses paroles, nous a dit que le Gouvernement refuserait de donner à la Chambre des renseignements touchant les chemins de fer nationaux si par hasard les renseignements demandés se rapportaient à la correspondance échangée avec le bureau de direction qui administre les réseaux. En d'autres termes, le Gouvernement assume cette attitude-ci: il possède

les chemins de fer, les dirige et les exploite, mais il n'en est pas responsable.

De sa propre initiative le Gouvernement a créé une compagnie nominale à laquelle on a confié la direction des affaires du réseau national. A même ses propres créatures il a formé un bureau de direction qui doit avoir carte blanche pour diriger les affaires du chemin de fer. Cependant, quand vient le tour du public qui est en réalité propriétaire du chemin de fer et qui doit payer les déficits occasionnés par la direction, on nous dit que les représentants du peuple au Parlement n'ont pas le droit d'obtenir les renseignements demandés sur des questions essentielles de direction et de détail. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a dit quelles étaient les conséquences des méthodes adoptées par le Gouvernement pour diriger ses chemins de fer. Jeudi dernier, on nous a dit que le déficit de l'an dernier était dans les environs de 70 millions et le ministre des Chemins de fer a déclaré que la question revêtait une telle gravité que lui et ses collègues ne savaient virtuellement pas quoi faire d'une façon ou d'une autre. C'est pourquoi je déclare, monsieur l'Orateur, que lorsque un gouvernement avoue au parlement son incapacité de régler une situation le moment est venu pour ce Gouvernement de se retirer et de laisser la place à quelqu'un capable de diriger les affaires du pays. Néanmoins, en dehors de cela, le ministre a aussi déclaré que le Gouvernement serait heureux de recevoir des conseils sur la manière d'améliorer la situation. Je crois que beaucoup d'honorables députés seraient aussi heureux d'offrir des suggestions, mais je vous ferai remarquer, monsieur l'Orateur, qu'il est impossible pour un député d'offrir des conseils intelligents s'il ne possède aucun renseignement sur quoi appuyer ses suggestions. Nous désirons tous vivement traiter ce problème avec le grand soin et la grande prudence qui doivent l'entourer. Nous reconnaissons que, sauf durant la guerre, le Canada n'a jamais eu à envisager une situation aussi grave que celle qui est produite aujourd'hui par notre problème ferroviaire. C'est certainement le problème dont la solution est la plus pressante et c'est aussi le problème le plus déconcertant auquel le pays ait jamais fait face. Mais la seule manière de résoudre un problème de cette importance, si jamais on doit le résoudre, c'est de donner aux représentants du peuple au parlement tous les renseignements désirés concernant les divers aspects de ce problème.

Je crois donc, monsieur l'Orateur, que le bon sens de la demande exprimée dans cette résolution apparaît à tous. Tout ce que la résolution demande c'est qu'en ce qui regarde les chemins de fer nationaux, qui sont une division du service public, la Chambre ait les mêmes droits que ceux qu'elle possède en ce qui regarde les autres divisions du service public; c'est-à-dire le droit d'avoir tous les renseignements possibles en ce qui touche les questions d'intérêt public. Puis-je aussi ajouter que l'attitude du Gouvernement en refusant de donner des renseignements à la Chambre semble primer l'incapacité, le mauvais vouloir, sinon la malhonnêteté absolue, du moins en ce qui touche la direction de ces chemins de fer. Prenez la situation des membres du bureau de direction des chemins de fer du Gouvernement tel que ce bureau est aujourd'hui constitué. Le Gouvernement leur a virtuellement déclaré qu'ils avaient carte blanche en ce qui regarde la direction des affaires de ces lignes, qu'ils pouvaient faire ce qu'ils voulaient, que lorsque les représentants du peuple au parlement demanderaient des renseignements sur la manière dont les affaires des chemins de fer nationaux étaient conduites on ne leur donnerait aucun renseignement. Les directeurs peuvent faire ce que bon leur semble, protégés qu'ils sont en ce qui regarde toute mesure mauvaise ou injuste par cette attitude du Gouvernement qui refuse de donner au peuple aucun renseignement touchant les chemins de fer et leur direction.

Je me permets de faire observer, monsieur l'Orateur que cette attitude du Gouvernement est injuste à plus d'un sens, comme elle est aussi fort préjudiciable aux intérêts des contribuables du pays. Elle est aussi injuste pour les ouvriers employés aux chemins de fer du pays.

Depuis qu'on a annoncé ce grand déficit, il semble qu'il y ait eu une propagande organisée pour créer l'impression d'une façon ou de l'autre que le travail en est responsable par suite des salaires élevés qu'il reçoit. Comment le travail peut-il établir convenablement sa position devant le pays si l'on ne donne pas aux représentants du peuple dans cette Chambre la possibilité de se rendre compte s'il n'y a pas d'autres causes—comme des services et des concurrences inutiles, du gaspillage, de l'extravagance, l'incompétence d'administration, et le reste—à qui l'on peut attribuer l'énorme déficit en présence duquel se trouve le pays. Tant que nous n'aurons pas reçu les plus complets renseignements, il est impos-

sible de dire qu'elle en est la vraie cause. Je voudrais dire aussi qu'il est injuste pour une grande partie du public qui est en faveur du système de la nationalisation des services publics que l'on puisse cacher au Parlement les faits relatifs à l'exploitation de ces chemins de fer. Ce n'est pas le moment de discuter les mérites de l'exploitation publique ou privée; mais il est juste pour tout le monde, pour ceux qui sont en faveur de l'exploitation privée comme pour ceux qui sont en faveur de la nationalisation que l'on communique au Parlement la plus grande somme de renseignements, afin que le public puisse décider intelligemment lequel des deux systèmes est préférable dans l'intérêt public.

Le seul argument que le Gouvernement a présenté pour refuser de donner des renseignements est cette raison spécieuse qu'agir ainsi amènerait l'influence et le contrôle politique dans l'administration des chemins de fer nationaux. Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que le contraire absolu est la vérité. Le danger que le réseau des chemins de fer du Canada soit utilisé pour des motifs politiques se trouve dans le fait que leur exploitation est entourée par le secret dans lequel le maintient actuellement le Gouvernement. La seule et unique sauvegarde contre l'intervention et le contrôle politique est la publicité la plus franche, la plus libre et la plus complète au sujet des affaires de ces chemins de fer. Je n'ai pas besoin de faire autre chose que de citer une autorité que les honorables députés reconnaîtront comme amicale, pour établir que le système actuel est nullement considéré comme libérant en quoi que ce soit les chemins de fer du contrôle politique Dans un article de la *Montreal Gazette* du 21 mars, au sujet de la situation des chemins de fer on trouve la phrase suivante:

> La prétention que ces chemins de fer sont maintenant débarrassés de la politique ne trompe personne.

On ne saurait s'exprimer plus clairement. En un mot, l'impression qui existe dans le public aujourd'hui est celle-ci: le Gouvernement a créé une commission de directeur, composée de candidats de son choix, de ses propres amis, de personnes qui sont en relation avec de vastes entreprises industrielles et il leur a laissé toute liberté d'utiliser ce vaste réseau de chemin de fer du Canada, comme un grand stimulant pour les intérêts commerciaux dans lesquels le pays peut être intéressé mais dans lesquels aussi ces directeurs peuvent être intéressés.

[L'hon M Mackenzie King.]

En d'autres termes, le fait qu'on refuse au Parlement la connaissance complète et sans restriction de tous les faits qui touchent à la situation, crée l'impression dans tout le pays que nos chemins de fer nationaux sont convertis en une gigantesque machine politique pour favoriser les intérêts du Gouvernement et de ses amis. Or, monsieur l'Orateur, il n'y a qu'un remède pour cette impression, il n'y a qu'un moyen de la faire disparaître, c'est que le Gouvernement donne au Parlement les renseignements les plus complets aux questions que les honorables députés veulent bien adresser au ministre à propos des chemins de fer nationaux.

Permettez-moi d'ajouter encore un mot. Si l'on veut que l'opinion publique se forme d'une manière intelligente sur cette importante question, on ne peut y arriver qu'en communiquant au pays les renseignements les plus complets sur lesquels cette opinion peut s'appuyer et il n'est possible d'obtenir ces renseignements que si le Gouvernement les fournit par l'entremise du Parlement. J'estime que l'amendement est si raisonnable qu'il n'a pas besoin d'arguments pour l'appuyer.

En terminant, je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur cette particularité: si l'amendement affirme le droit du Parlement d'obtenir des renseignements complets comme un des droits fondamentaux d'un corps comme celui-ci—qui représente le peuple en général au sujet d'une grande propriété que le peuple lui-même possède —il ne dit rien de la forme dans laquelle on devra fournir ces renseignements. C'est l'usage dans cette Chambre de donner des renseignements en réponse à des questions adressées au ministre, ou sur des motions pour la production de documents et quelquefois les renseignements sont donnés par des comités spéciaux. L'amendement ne dit rien de la forme particulière dans laquelle on peut donner le renseignement, c'est au Gouvernement qu'il appartient d'en décider. Cependant, il affirme le droit incontestable que possède le Parlement d'obtenir les renseignements les plus complets touchant l'administration des biens qui sont la propriété du peuple canadien, dont la direction est confiée aux mains du Gouvernement et pour lesquels le peuple, en tant que contribuables, assume toute responsabilité lorsque, comme dans le présent cas, il s'agit de combler de gigantesques déficits.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je

tiens à offrir des remerciements à mon honorable ami (M. Mackenzie King) de ce qu'il a eu la courtoisie de me prévenir qu'il présenterait la motion qu'il a déposée tout à l'heure. Cependant, il ne s'est pas montré plus généreux qu'il ne le fallait, puisque j'ai entendu parler de cette résolution pour la première fois aujourd'hui à 2 heures 30, exactement une demi-heure avant l'ouverture de la séance. Je suis heureux toutefois que la motion roule sur un sujet qui est bien digne de l'attention du parlement, et je profiterai de l'occasion un peu plus tard, lorsque les honorables députés auront débattu la question sous tous ses aspects et fait valoir les arguments pour et contre, pour obtenir une expression d'opinion tant de la part des membres de la gauche que de la droite, par une voie convenable.

Le jour où les chemins de fer du Canada sont devenus la propriété de la nation le Gouvernement a dû faire face sans tarder au problème de savoir quel serait le meilleur système d'administration à adopter pour l'exploitation de ces voies ferrées, en tenant compte de l'intérêt public.

Le Gouvernement, il y a deux ou trois ans passés, s'est trouvé en possession d'environ 17,000 milles de chemins de fer, avec toutes les dépendances qui accompagnent un vaste réseau de voies ferrées de nos jours et avec le nombreux personnel d'employés et tous les services auxiliaires que comporte l'exploitation d'une entreprise comme le Nord-Canadien ou plutôt le réseau des chemins de fer nationaux canadiens. A venir jusqu'à ce jour, le Canada n'avait jamais eu à s'occuper d'un pareil problème. L'Etat avait exploité pendant de nombreuses années une voie ferrée qui reliait au début les Provinces maritimes avec la ville de Québec et plus tard avec Montréal—c'est-à-dire le chemin de fer Intercolonial.

Cependant, il convient de faire observer que cette voie ferrée ne fut ni construite ni exploitée suivant le principe des affaires. L'Intercolonial fut construit dans une large mesure pour des fins politiques louables, de sorte que pendant les nombreuses années où cette voie ferrée fut exploitée sous la direction du département des Chemins de fer et Canaux, il est évident qu'on ne perdit jamais de vue les fins pour lesquelles elle avait été construite à l'origine sans compter qu'il était admis du consentement général de l'opinion publique que l'administration de ce chemin de fer ne devait pas être conduite en vertu des méthodes strictes que comporte une entreprise essentiellement commerciale. Or, bien que le département des Chemins de fer et Canaux fût en droit d'invoquer ces raisons afin d'exercer les méthodes qu'il avait adoptées touchant l'exploitation de l'Intercolonial, le peuple canadien fut loin d'être pleinement satisfait des résultats obtenus.

L'expérience acquise à la lumière de cette exploitation nous défendait d'adopter les mêmes méthodes le jour où l'Etat ferait l'acquisition d'un vaste réseau de voies ferrées. Bien plus, à la lumière de cette expérience, le Gouvernement n'avait pas le droit de songer sérieusement à assumer l'exploitation sous l'autorité directe du département des Chemins de fer et Canaux, en d'autres termes, sous l'autorité politique directe de ce ministère—d'un réseau de voies ferrées aussi considérable que les chemins de fer nationaux canadiens.

Je ne puis me faire à l'idée qu'un Gouvernement, qui s'intéresse d'abord à la prospérité d'un pareil réseau ainsi qu'au bien-être du peuple devenu propriétaire de ces chemins de fer, songe un seul instant à entreprendre l'exploitation de ces voies ferrées—l'un des plus vastes réseaux du monde entier à l'heure qu'il est, par le parcours en milles—sous la direction d'un département et comme s'il s'agissait d'un service public quelconque.

Nos honorables collègues connaissent les conclusions que nous avons tirées. Nous avons décidé de tenter l'exploitation de ces chemins de fer par l'entremise d'une administration organisée comme une compagnie ordinaire et de faire gérer les affaires comme s'il s'agissait d'une entreprise strictement commerciale; nous avons voulu savoir quel succès le réseau aurait dans les meilleures conditions où il fut possible de le placer. Le Gouvernement est donc arrivé à cette décision et il l'a fait approuver par le parlement.

Une autre question toutefois a surgi aussitôt. Il s'agissait de savoir jusqu'à quel point il serait compatible avec l'exploitation de notre réseau national, que les questions intéressant uniquement les relations entre le conseil d'administration et la clientèle de nos chemins de fer fussent soumises à la revue quotidienne du parlement—en un mot à cette assignation, à cette revision et à cette surveillance que le parlement a exercée et doit exercer, c'est incontestable au point de vue de l'histoire, relativement aux services publics qui sont sous la direction immédiate des divers services de l'Etat?

Or, le fait n'est peut-être pas aussi évident aux yeux de nos adversaires qu'aux nôtres, mais il l'est pour ceux qui ont suivi de près les opérations, si toutes les ques-

tions à débattre entre le conseil des administrateurs et les clients de nos chemins de fer nationaux — toutes les questions ayant trait à l'exploitation—sont susceptibles d'être mises sur le tapis devant le parlement et étalées au grand jour par le dépôt des documents et correspondances au jour le jour, comme s'il s'agissait purement et simplement des affaires d'un département du service public ordinaire, nous en revenons aux méthodes d'administration de l'Intercolonial; nous donnons main-mise à l'ingérence politique. Nous sommes à la veille de nous trouver dans une situation qui me paraît être anormale, dans une situation absolument incompatible avec un réseau administré par une société.

Cette sorte d'administration n'empêche point que le Gouvernement ne soit responsable et n'ait à rendre compte du succès de l'entreprise. Voilà ce que personne ne conteste. Mais il n'existe aucune comptabilité immédiate pour les opérations de chaque jour. Pour que cette comptabilité existe, il faudra faire administrer le réseau par des employés à nous, par des employés qui obéissent à notre direction; mais ce n'est pas ce qui a lieu. Le bureau de direction n'est soumis à aucun contrôle de la part du Gouvernement et, cela étant, ce dernier est incapable de répondre des opérations journalières, de ce qui se passe chaque jour entre les administrateurs et la clientèle.

Or, supposons que le Gouvernement demande aux directeurs et fasse mettre chaque jour sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre eux et la clientèle relativement, dirons-nous, au prix du charbon que l'on achète à tel ou tel endroit : relativement à la situation d'une pile de bois dans un petit village; relativement au point de savoir, comme quelqu'un le faisait remarquer, cet après-midi, si cette pile de bois est du côté nord-ouest ou du côté sud de la voie: relativement aux détails des marchés passés; supposé que tout cela soit mis devant le Parlement et que l'opposition y trouve des motifs de critique. Le Gouvernement serait-il en situation de se défendre? Ce sont là des choses qui n'arrivaient pas quand c'était un fonctionnaire soumis à notre contrôle qui avait la direction de la ligne; elles arrivent lorsque les fonctionnaires sont soumis à des directeurs de la conduite générale desquels le Gouvernement est tenu de rendre compte, sans pouvoir toutefois répondre de ce qui se passe quotidiennement. D'où il suit que personne ne serait en mesure de défendre les actes journaliers; il n'y aurait personne qui fût en possession des renseignements voulus pour cela.

Mais quelque chose de plus absurde se produirait. Vu l'immensité de l'entreprise, il serait tout à fait impossible au Parlement de faire sa besogne, s'il entreprenait un examen journalier des opérations du réseau, ou si le Gouvernement était appelé à rendre compte chaque jour de tels ou tels actes du bureau de direction dans les affaires de chaque jour. Conséquemment, une situation surgirait qui, à ce double point de vue ne pourrait se maintenir, parce que, d'une part, le temps manquerait et, d'autre part, ce serait tenir le Gouvernement responsable chaque jour de choses dont il lui serait impossible de prendre la responsabilité, à moins d'en avoir quotidiennement et directement le contrôle politique.

Il y a une autre considération dont il faut tenir compte. Ce réseau se trouve en concurrence journalière avec la plus importante des lignes de voie ferrées du monde, qui est celle du Pacifique-Canadien, lignes dont le parcours est peut-être moins long que le nôtre, mais qui, par l'immensité de ses opérations est encore la plus importante des deux; une ligne la mieux administrée peut-être de toutes les grandes entreprises commerciales du monde. C'est avec ce réseau que le nôtre se trouve en concurrence. Dans l'immense champ de ses activités, il faut, pour qu'il ait de quoi faire, pour que l'entreprise soit fructueuse, donner un service qui rivalise avec celui du Pacifique-Canadien. Voici la question que je poserai à la Chambre: comment les directeurs des chemins de fer nationaux du Canada réussiront-ils dans cette lutte, comment parviendront-ils au succès de leurs efforts si leurs actes de chaque jour ou ceux de leurs agents ou fonctionnaires devaient être révélés au public et à leurs rivaux, lorsque ceux-ci ne sont tenus à rien faire connaître de leurs affaires?

L'honorable ministre dit à ce propos: A moins d'être, de façon ou d'autre, prêt à communiquer à la Chambre tous les renseignements relatifs à l'exploitation de la ligne—et je suis bien bon, ajoute-t-il, de ne pas vous dire sous quelle forme la chose aurait lieu, puisque la forme n'importe guère, et c'est de cette façon là seulement que la Chambre en pourrait avoir connaissance—à moins, dis-je, d'agir comme on le faisait à l'égard de l'Intercolonial, c'est-à-dire de rendre compte à la Chambre de

chaque détail de l'exploitation, d'exposer ces détails devant le Parlement, l'entreprise prêterait au soupçon de n'être qu'un instrument actif de favoritisme politique. C'est le seul moyen, dit-il, de préserver ce chemin du soupçon d'être une entreprise que la politique dirige. Est-ce que cela est bien vrai? La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique refuserait de faire connaître à un individu ou à un parlement quelconque l'état d'affaires qui lui sont propres; elle sait qu'il est impossible d'administrer un réseau de cette étendue en faisant connaître à tout le monde ce qui se passe dans le service.

Non pas qu'il agisse mal, mais toute compagnie commerciale sait qu'il est impossible de conduire une entreprise à bonne fin, impossible d'en obtenir aucun avantage, en cas de succès, si tous ceux qui font affaires avec cette compagnie et avec le public, en général, doivent connaître le mouvement de chaque pièce sur l'échiquier, du matin au soir, de jour en jour. Mais, le Pacifique-Canadien est-il enveloppé de mystère parce qu'il n'a pas à agir ainsi? Pas du tout. Pourquoi serait-il enveloppé de mystère plus qu'un autre? Pourquoi le soupçonnerait-on de n'être qu'un moyen de favoritisme en raison de ce qu'il dirige ses affaires de la même manière que le doit faire toute institution?

L'honorable député cite un journal—journal, je regrette de le dire, qui, tout en usant de ses droits, s'est toujours opposé au rachat, par l'Etat des voies ferrées, bien qu'il ne se présentât aucune autre alternative que celle que nous avons adoptée, journal qui a sans doute conservé cette attitude. L'honorable député a-t-il posé quelque argument à l'appui de la conclusion à laquelle en est arrivé ce journal? Quelle preuve avons-nous que les directeurs des chemins de fer nationaux soient aujourd'hui les porte-voix, les instruments dont se servirait le Gouvernement pour en arriver à des fins politiques? Tout prouve absolument le contraire. Et l'on sait qu'en maintes et maintes circonstances, et il n'y a que quelques semaines, le gérant de ce réseau a dit que, depuis qu'il en avait la direction nulle tentative n'avait été faite pour l'influencer, au point de vue électoral.

Quel qu'ait été le succès de ce réseau sous M. Hanna et le bureau d'administration, il est un fait certain, c'est que l'on ne pourrait nullement attribuer un insuccès quelconque à l'influence du Gouvernement ou du Parlement. Le Gouvernement leur a donné toutes les chances possibles de succès dans cette entreprise, vu l'état actuel des affaires. Il n'y a pas eu de pression; il n'y a pas eu de favoritisme d'aucune espèce. Pas un de ceux qui s'occupent de ce chemin du haut en bas, pas un seul de ses directeurs, pourrait dire qu'il a été fait quoi que ce soit pour l'influencer ou influencer l'administration dans la charge que nous leur avions dit tout d'abord devoir être la leur s'ils prenaient la responsabilité de diriger ce réseau. Il n'y a donc pas lieu de prétendre—peu en importe la source, que ce soit Montréal, Toronto, ou tout autre ville du Dominion, qu'elle soit de sphère élevée ou non—il n'y a pas lieu de prétendre ou encore moins de soupçonner—suspicion qui d'ailleurs n'est pas générale—qu'il y ait eu une intervention politique quelconque dans l'administration des chemins de fer nationaux.

Je crois qu'il est évident que si les directeurs du réseau de l'Etat sont obligés de répondre aux demandes de renseignements qui pourraient être inscrites à la douzaine, chaque jour dans le Feuilleton parlementaire, comprenant copies de correspondance, la divulgation de tous les faits et gestes se rapportant aux travaux de cette voie ferrée, ils se trouveraient dans un embarras dont leur grand rival est exempt. Si nous l'exigions ils pourraient avec raison nous dire: Vous nous gênez dans l'administration de cette voie ferrée; vous nous refusez la latitude et la liberté dont devrait jouir toute entreprise pour réussir; il vous faudra donc vous charger de la responsabilité de tout insuccès, nous la repoussons. Telle est l'attitude qu'ils auraient droit de prendre.

J'ose dire qu'aucun bureau d'administration, aucun président ou gérant général qui serait de force à entreprendre la tâche gigantesque de la direction de ce réseau, à l'heure actuelle, ne voudrait accepter une responsabilité semblable dans les conditions qui résulteraient de l'adoption de cette motion.

Je sais très bien que, d'autre part, il y aurait beaucoup à dire en faveur de cette question, et qu'il serait difficile d'y répondre. Je sais qu'il est de fait avéré que l'administration des chemins de fer nationaux canadiens est soutenue avec les deniers publics. Je sais que le Parlement et le Parlement seul, est responsable devant le peuple de la disposition des deniers publics prélevés par voie d'impôt; je sais donc qu'il faut accorder toute facilité à l'administration pour exercer le contrôle inséparable de la responsabilité. La difficulté est d'établir une limite dans laquelle l'on puisse divulger au Parlement les affaires

concernant le réseau et qu'il ne faut pas dépasser, si nous voulons le succès de l'exploitation. Il est certes difficile de fixer cette limite. Nous avons étudié certains détails relativement à l'administration de cette voie ferrée.

Nous avons répondu à certaines questions, lorsque le Gouvernement avait la certitude qu'il n'empirerait pas la situation de la compagnie en y répondant ou en communiquant un dossier dont la Chambre avait ordonné le dépôt.

Je ne pense pas qu'on ait encore posé un principe bien clair. Tous les ans, il est vrai, le conseil d'administration d'un réseau privé publie son rapport, et il est vrai que ce rapport dévoile ce que le conseil d'administration veut bien apprendre aux actionnaires.

J'ignore s'il est impossible de faire plus; je ne suis pas prêt à affirmer que cela soit absolument impossible. Je sais qu'il peut y avoir parfois des renseignements qui permettraient au parlement de se prononcer judicieusement sur l'administration générale du réseau, et de dire si le conseil d'administration auquel nous l'avons confié s'est bien acquitté de sa tâche.

Ces renseignements doivent être fournis; cependant, si le projet de résolution est agréé, il est certain qu'il se passera bien des choses regrettables, mais il est fort improbable que les résultats seront les plus à désirer. Ce projet de résolution nous ramènera simplement à l'ancienne pratique des ingérences politiques dans la régie du réseau; il ne se contentera pas de moins. Qu'on l'adopte et l'on mettra l'entreprise au pouvoir des politiciens.

Que faut-il faire? Il m'est venu en l'idée que nous arriverions à une solution claire et pratique, si le parlement, par l'entremise d'un comité de la Chambre, se mettait à l'œuvre pour élaborer un règlement qu'il lui serait possible d'observer dans l'accomplissement de ses devoirs. Ce comité pourrait faire comparaître ceux qui se mêlent de l'administration, les directeurs de l'entreprise, son président, et si tel était son désir, il pourrait aussi citer les directeurs de l'entreprise rivale ou d'autres entreprises canadiennes.

Après cela, il verrait clairement ce qu'il serait impossible de faire et il serait probablement en état d'arrêter ce qu'il serait possible de faire, et ce qui suffirait amplement à donner au parlement accès à tous les renseignements dont il aurait besoin pour ce prononcer intelligemment sur les questions que, seul, il peut trancher. "Ce projet de résolution", dit-on, "déclare que tout ce qui n'est secret doit être communiqué". Qu'y a-t-il qui ne soit pas secret de sa nature? Ainsi, supposons que le réseau de l'Etat ait entrepris, comme il l'a fait, d'acheter du charbon, et supposons qu'il le paie tant dans un endroit et tant dans un autre. C'est ce que fait son rival. Or, le prix du charbon représente le cinquième des recettes entières de l'entreprise; le charbon est donc un facteur important. La compagnie rivale peut acheter ici ou là à aussi bon compte que lui. En certains endroits, elle peut se procurer son charbon à meilleur marché qu'à d'autres. Pour lutter à armes presque égales, le réseau de l'Etat doit être en mesure d'en faire autant.

M. CLARK (Red-Deer): Y a-t-il un droit sur le charbon dont se servent les chemins de fer de ce pays?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, un droit de 53 cents la tonne. Dans l'Ouest, ils emploient le charbon de l'Alberta.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le premier ministre dit-il que le prix du charbon n'est pas du domaine public en tous les lieux du Canada où il s'en vend? Ce prix n'est-il pas connu de tout le monde?

Le très hon. M. MEIGHEN: On m'assure qu'il ne l'est pas, et si un comité est nommé, il en viendra à cette conclusion, je crois. Cependant, il en était autrement sous l'ancien système, par le fait même que le parlement devait être tenu au courant de jour en jour, le réseau de l'Etat était obligé de payer le même prix tout le long de la voie, ce qui veut dire le prix le plus élevé. A ce prix-là, nous pouvons en faire autant pour le réseau national. Qu'on mette celui-ci sous une direction politique et c'est ce qui arrivera. Toutefois, ce ne serait pas le mettre en mesure de concurrencer le Pacifique-Canadien, ou de diriger son entreprise avec les chances de succès de toutes les entreprises qui réussissent.

Ce n'est là qu'un exemple, mais pourrait-on dire que le prix du charbon ou la correspondance qui se rapporte à l'achat du charbon est chose confidentielle? Ce n'est pas plus un secret que tout ce qui a trait à l'exploitation du chemin. Par conséquent, la restriction que mentionne le projet de résolution n'en est pas une; elle ne sauvegarderait pas le projet de résolution parce qu'elle ne protègerait pas le réseau. Elle ne laisserait pas à celui-ci les franches coudées qu'il lui faut, à moins qu'on ne veuille l'entraver et le lier au point d'empêcher sa réussite.

Par conséquent, il me paraît impossible d'agréer le projet de résolution tel qu'il est conçu, projet qui tend aussi, cela saute aux yeux, à blâmer le Gouvernement, vu que le chef de l'opposition l'a proposé par voie d'amendement à la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides, se servant pour cela d'un langage qui n'était ni plus ni moins que la critique de l'attitude prise par le Gouvernement à l'égard de cette entreprise.

Il ne me reste qu'une dernière observation à faire. L'un des représentants d'Halifax (M. Maclean) a inscrit au Feuilleton un projet de résolution—je ne sais s'il m'est permis d'en parler à cette heure—ayant pour objet d'inviter la Chambre à instituer un comité permanent des chemins de fer nationaux canadiens et de la marine marchande du Canada. Ce projet de résolution n'est pas encore venu en discussion. On a suggéré l'idée—et elle me paraît mériter un accueil favorable—que lorsque cet objet viendra sur le tapis, la Chambre ferait peut-être bien de se demander si le nouveau comité,—advenant le cas où il serait institué—ne devrait pas avoir pour premier devoir de se prononcer sur la question qui se trouve ouverte par la proposition dont la Chambre est en ce moment saisie.

Je crois en avoir dit assez pour convaincre les deux côtés de la Chambre, et surtout ceux d'entre nous qui se sont occupés d'assez près des affaires et des grandes entreprises pour se rendre compte des conséquences de l'adoption du projet de résolution, que le Parlement ne peut agréer une proposition conçue en des termes pareils; en effet, l'adopter, ce serait condamner le programme que le Parlement s'est tracé; ce serait revenir à un régime qui, appliqué à un réseau de peu d'étendue, n'a abouti qu'à l'insuccès, et qui, appliqué à un réseau aussi vaste que celui dont nous sommes actuellement comptables, devra amener une confusion presque désastreuse.

L'hon. M. CRERAR: Le chef du Gouvernement (M. Meighen) vient de faire allusion à certain projet de résolution que mon honorable collègue d'Halifax (M. Maclean) a inscrit au Feuilleton; or, ce projet se trouvant parmi les derniers articles du Feuilleton, il se pourrait que le cours ordinaire des choses ne nous permît point d'en aborder l'étude. Puis-je demander à mon très honorable ami s'il fera en sorte que nous ayons l'occasion de l'examiner?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certes, je n'ai pas le droit de reculer le moment qu'un député se choisit pour mettre en discussion un projet de résolution qu'il a fait inscrire au Feuilleton. Pour ce qui est de celui-ci, le Gouvernement serait bien aise de le voir venir sur le tapis dès demain.

L'hon. W. S. FIELDING: Le discours du premier ministre (M. Meighen) ressemble un peu à ces lettres de femme dont la quintessence se trouve ordinairement dans le post-scriptum. Il a commencé par examiner le fond de la question avec ce qu'il pensait être une douce modération, mais au moment de reprendre sa place, il s'est ravisé tout à coup et a posé la question de confiance. Si mon très honorable ami avait été bien convaincu de cela, il n'aurait pas attendu jusqu'au dernier moment pour en parler.

Une proposition telle que celle-ci ne peut aboutir à un vote de défiance que lorsque le Gouvernement juge à propos qu'il en soit ainsi. Dans nos institutions parlementaires, on peut fort bien, à mon avis, faire une proposition semblable sans qu'elle comporte de blâme envers le Gouvernement et on ne devrait pas la considérer comme tendant à un vote de défiance. Si j'en avais le temps, je citerais maints cas où des amendements à la motion invitant la Chambre à siéger en comité des subsides furent agréés par le Gouvernement parce qu'ils affirmaient de sains principes que le ministère n'entendait pas combattre. Le fait s'est produit très souvent. Si je me rappelle bien, à l'époque où je dirigeais le ministère des Finances, j'ai moi-même voté pour de tels amendements. Je considère que le premier ministre agit peu sagement en faisant de cette proposition une question de parti.

Pour ma part, j'eusse mieux aimé entendre mon très honorable ami dire: "Puisque cette proposition affirme le principe fondamental de la liberté du gouvernement parlementaire, je l'accepte, je la fais mienne." C'eût été plus sage que de commander à ses partisans de voter contre l'amendement, sinon leur vote sera considéré comme un blâme.

Le gouvernement parlementaire marque malheureusement une tendance à l'autocratie—il en est peut-être ainsi en tous pays de nos jours. En Angleterre même, où se trouve le parlement qui nous sert de modèle et de guide, on se plaint de ce que le gouvernement tend de plus en plus à s'attribuer des pouvoirs excessifs et à faire sentir aux membres du parlement, et

même aux députés ministériels, que leur rôle est, en somme, assez insignifiant. Si cette tendance existe là-bas, elle est encore plus accentuée au Canada. On s'est plaint à bon droit de ce que les ministres ont, à mainte et mainte reprise, exercé le gouvernement sans tenir compte de l'existence du Parlement.

Je ne veux pas remonter aux jours de la guerre. Le Gouvernement a dû alors adopter beaucoup de décrets, et je ne le blâme pas pour cela. Mais la tendance actuelle du ministère est de faire un tas de choses sans se soucier du Parlement. Comment donc! le ministre de l'Industrie et du Commerce (sir George Foster) ne vient-il pas de nous apprendre qu'il a signé un traité de commerce avec la France. Il ne nous a pas encore renseignés sur les conditions exactes du traité. Il ne nous a même pas dit qui l'a signé excepté lui. Et, quelques moments après, il nous apprend que c'est l'habitude de passer par le canal de l'ambassade anglaise, mais nous ne savons même pas si l'ambassadeur anglais a apposé sa signature au traité. Mon très honorable ami nous déclare avec calme qu'il déposera un document qu'il regarde comme un traité, et cependant il se propose de mettre ce traité en vigueur immédiatement. Voilà comment le ministère agit à l'égard du Parlement. Ce n'est pas ainsi que les choses se passaient anciennement, et les membres de la Chambre, quels qu'ils soient, devraient protester contre cette tendance et témoigner leur désapprobation de l'autocratie ministérielle qui grandit de jour en jour.

Nous en avons eu un autre exemple au sujet de l'impôt sur le luxe. La Chambre a consacré plusieurs jours, et avec raison, en aidant le ministre des Finances, dans la préparation de l'impôt sur le luxe. Je ne reproche pas le principe même de l'impôt, mais je dis que nous avons passé beaucoup d'heures à étudier cet impôt. Le ministre des Finances a eu l'aide du parlement; il n'a pas eu d'opposition; tous l'ont aidé. Mais voici qu'un jour, à l'époque de Noël, sans crier gare, il abolit l'impôt par un décret du conseil. On nous conseille de faire nos emplettes de bonne heure durant les fêtes de Noël. Les marchands espèrent que ce conseil sera mis en pratique et que nous devrions avoir pitié des malheureux commis qui travaillent si dur, sans compter que les premiers acheteurs ont beaucoup plus de choix. Tous les hommes sages—y compris les membres du parlement et leurs familles—s'empressent de faire leurs achats. Mais tout à coup, une fois les emplettes terminées, mon honorable ami le ministre des Finances arrive à la onzième heure et abolit l'impôt, de sorte que les derniers venus n'ont pas d'impôt à payer.

[L'hon. W. S. Fielding.]

Le Gouverneur en conseil a certainement le droit de réduire les impôts, bien qu'il n'ait pas celui de les augmenter, mais ce changement radical opéré par un décret même pour la réduction d'impôts est loin d'être sage.

Voilà des exemples qui montrent clairement la tendance du Gouvernement à jouer le rôle d'autocrate et à ignorer les droits du parlement. Mais jamais plus qu'aujourd'hui il n'a méprisé le parlement, alors que, touchant le grand service des chemins de fer du pays, qui nous a coûté, l'an dernier, de l'aveu même du Gouvernement, 70 millions, on nous a dit que nous n'avons pas le droit de demander de renseignements, car, en réalité, c'est bien ce que cela veut dire. Mon très honorable ami le premier ministre nous a dit que si nous avions ces renseignements, le parlement n'aurait pas le temps de s'en occuper. L'argument de mon très honorable ami aurait une certaine force si, en réalité, ces renseignements allaient être fournis à la Chambre. Nous avons le droit, aujourd'hui, d'exiger tous les détails de l'administration des Travaux publics, mais personne ne les demande. Nous voulons un renseignement de temps à autre, mais nous n'avons pas l'intention d'accabler le parlement du poids de toutes les informations qui se rapportent au ministère des Travaux publics. Il en est de même du département de l'Intérieur, département important, qui dépense des sommes considérables. Nous avons le droit d'exiger les renseignements complets de ce ministère, mais nous ne le faisons pas, nous contentant de quelques explications sur des affaires confidentielles ou d'un intérêt particulier pour quelque partie du pays.

S'il fallait nous conduire à l'égard de tous les départements comme le très honorable premier ministre prétend que nous le faisons pour les chemins de fer, l'expédition des affaires de la Chambre deviendrait impossible. Mon très honorable ami nous met en présence de cet épouvantail d'un monceau de documents que nous ne pourrions examiner alors qu'il sait parfaitement que, si nous avions le droit d'avoir tous ces dossiers des chemins de fer, nous ne demanderions nullement d'avoir tous ces détails. En principe, quelle est la différence entre les renseignements du ministère des Travaux publics, ou de celui de l'Intérieur ou des Chemins de fer? On ne me l'a pas encore expliqué. Si nous

avons le droit d'exiger du Gouvernement de déposer sur le bureau un rapport des dépenses des Travaux publics, de la Milice et de la Défense ou de l'Intérieur, pourquoi aurions-nous tort de demander la même chose en ce qui concerne les chemins de fer du Canada?

Il n'y a que cette différence: dans l'un de ces cas, ils dépensent beaucoup d'argent, et en ce qui concerne les chemins de fer, ils dépensent des sommes tellement exorbitantes que le public canadien n'y comprend plus rien, et le très honorable ministre nous dit pratiquement que notre seul droit relativement à cette colossale affaire des chemins de fer c'est de passer chez le caissier et de régler lorsque le ministre des Chemins de fer nous dit qu'il a un déficit de 70 millions. Telle est la position dans laquelle il veut placer le Parlement. Il ne nous permet pas d'obtenir aucun renseignement, mais nous pouvons avoir le glorieux privilège de payer à la fin du terme. Mon très honorable ami s'oppose à notre réserve. Cette réserve est conforme au principe général que nous désirons faire valoir. Ce devrait être un principe élémentaire en Chambre que le Parlement ait le droit de demander et de recevoir les documents publics concernant les deniers publics qui ont été dépensés, de quelque manière qu'ils aient été dépensés. Mon très honorable ami dit que ce serait là faire de la politique au moyen des chemins de fer. Je n'en vois pas la raison. Je ne prétends pas discuter le principe de la propriété publique; il y a certaines questions que nous devrions étudier aujourd'hui—et il y en a d'autres que nous ferions bien de remettre à plus tard; il y a des questions que nous devrions discuter et d'autres que nous ne devrions pas discuter. Nous n'avons pas aujourd'hui à discuter le principe général de la propriété publique. Nous n'avons pas à discuter l'opportunité de nommer un comité qui ait charge de s'occuper des chemins de fer; cette question est inscrite au Feuilleton et nous y arriverons en temps voulu. Nous ne sommes tenus qu'à l'examen de cette question: les représentants du peuple canadien ont-ils droit d'exiger un compte rendu de chaque dollar des deniers publics qui ont été dépensés? Voilà le principe, tout le principe. Mais, "Oh" disent-ils, "vous voulez faire de la politique au moyen des chemins de fer". Monsieur l'Orateur, il y a différents genres de politiques. La politique n'est pas nécessairement un vil métier; la politique est l'affaire du peuple, et j'emploie le mot dans sa véritable signification, je veux voir de la politique dans toute administration des affaires publiques en Canada. On ne nous effrayera pas en disant que nous nous servons des chemins de fer pour faire de la politique. Là où il se dépense un dollar des deniers publics, vous aurez de la politique à ce sujet, j'emploie encore ce mot dans sa véritable signification; et tout effort que l'on fera pour éliminer la question de dépenses de la politique voudrait dire que le Parlement ne pourrait plus l'examiner et vous vous priveriez d'une critique des dépenses publiques, laquelle est le premier droit, le droit essentiel du Parlement canadien. Je ne redoute pas une politique de cette espèce, et si, comme le craint mon honorable ami, nous l'avons, alors je dis que plus nous aurons de cette espèce de politique et mieux il en sera pour le pays. Monsieur l'Orateur, vous ne pouvez retirer ces chemins de fer de la politique—j'emploie le mot dans sa meilleure interprétation. La politique est désirable, dis-je, lorsqu'elle signifie la sauvegarde des droits du peuple et le juste soin de ses affaires, et là où il y a dépense des deniers publics, il faut de toute nécessité qu'il y ait de la politique au meilleur sens du mot, laquelle veut dire le droit de s'informer des affaires et de recevoir les renseignements voulus en ce qui concerne la dépense des deniers publics.

Je ne désire pas discuter le principe de la nationalisation aujourd'hui. Il n'en est pas question du tout. Mais je vais faire une déclaration à ce sujet, savoir que si la nationalisation ne peut être maintenue que par le système qu'en refusant au Parlement les renseignements auxquels le peuple, par l'entremise de ses représentants, a indubitablement droit; si elle ne peut exister qu'à l'aide de lanternes-sourdes, alors je dis sans hésiter qu'il suffit de cela pour la condamner. Mais, dit le très honorable ministre, vous ne devez pas rendre ces choses publiques. C'est absurde, car dans dix-neuf cas sur vingt, ce que mon très honorable ami appelle un mystère n'est qu'un rêve. Il a déclaré qu'il arriverait des choses terribles si l'on divulguait la situation relativement au charbon. L'Intercolonial a acheté du charbon pendant bien des années, et j'ai eu pendant quelque temps à m'en occuper, à titre de ministre suppléant de ce ministère. Je sais que les commerçants de charbon en veulent de bons prix, et, laissez-moi vous dire, qu'à ce sujet, ils ne diffèrent pas des autres qui sont engagés dans les divers genres de commerce. Mais c'est une question que vous pouvez toujours résoudre. Et lorsqu'il y avait coalition des compagnies de

charbon, il était toujours possible au Gouvernement de s'en tirer et d'obtenir le charbon à un prix équitable. Quels sont les prix actuels?

Qui osera dire que nous aurons le charbon meilleur marché en nous dérobant et en cherchant à nous le procurer au rabais. Il n'y a rien de mystérieux dans les taux. Ceux qui intéressent le public sont fixés par la commission des chemins de fer. Et l'achat du charbon et de diverses autres fournitures ne présente pas plus de difficulté au ministère des Chemins de fer que l'achat de matériaux au ministère des Travaux publics. Aucun des motifs invoqués en vue de justifier la suppression de tout renseignement sur ce sujet ne pourrait ne pas s'appliquer tout aussi bien à la suppression de tout renseignement sur le ministère de l'Intérieur ou celui de la Milice ou tout autre. En ce cas comme dans tous les autres, il faut reconnaître le même principe, que le peuple a droit d'exiger des renseignements complets sur des choses qui l'intéressent si vitalement. Si mon très honorable ami prétend qu'il ne peut gérer les affaires de cette façon; s'il ne peut s'empêcher de recourir au secret; s'il va édifier un système de nationalisation sur le principe de tenir tout caché, de refuser de renseigner le peuple sur des questions qui le regardent de très près; si c'est ainsi qu'on entend opérer la nationalisation, alors j'affirme que quiconque s'intéresse à la question devrait élever la voix et demander que la lumière soit faite sur tout le système et que tout se passe convenablement. Confinons-nous au point que nous étudions. Il ne s'agit pas de nationalisation, ni de la nomination d'un comité, ni de la perspective d'un vote de défiance. Faisons abstraction de ces faux fuyants. Tenons-nous en à ce seul fait qu'il s'agit ici uniquement du droit du Parlement canadien de se renseigner à fond sur la dépense des deniers publics. C'est la question que cette Chambre est appelée à décider.

L'hon. T. A. CRERAR: Monsieur l'Orateur, si nous considérions cette question au point de vue d'un ministère ordinaire, je n'aurais alors aucune hésitation, franchement, à appuyer l'amendement du chef de l'opposition. Mais il ne me paraît pas en être ainsi. C'est un principe très ancien, universellement admis dans les parlements britanniques, qu'en matière de dépense ministérielle le peuple a droit d'être pleinement renseigné sur tous les détails. Mais quand le principe fut originairement adopté, ou mis en pratique, il ne s'agissait alors que de deniers à débourser sans revenu correspondant. Nous sommes en face d'une situation toute autre. Je conviens avec mes honorables amis que ce n'est pas le moment de discuter le principe de la nationalisation. A la suite de l'exposé que le ministre des Chemins de fer a fait, l'autre jour, la question à l'étude, présentement, c'est de savoir comment maîtriser une situation difficile, inquiétante, très décourageante. Certes, il y a beaucoup de vrai dans l'argument de mon très honorable ami qui dirige le Gouvernement (M. Meighen). Si nous posons en principe que chaque détail de la dépense relative à nos chemins de fer nationaux doit être soumis à la Chambre, au gré de tout député, en quelle posture n'est-ce pas mettre notre réseau étant donné la concurrence, par exemple, du chemin de fer Pacifique-Canadien? C'est un principe élémentaire d'affaires qu'un bon commerçant, le commerçant qui réussit, ne révèle jamais les secrets de son entreprise à ses concurrents. Il me semble que ce serait le faire que d'adopter l'amendement proposé par le chef de l'opposition.

Dans tous les cas, suivant mon interprétation, le Gouvernement serait obligé de déposer tous les renseignements demandés, sauf ceux d'un caractère strictement confidentiel. Ceux-ci dans l'administration de nos chemins de fer, se restreindraient probablement à fort peu de chose. Toutefois, j'admets que le peuple doit solder ces déficits, et que cela impose au Parlement, sur la gestion de nos chemins de fer nationaux, une responsabilité que nous ne saurions éluder. La question est fort embarrassante pour le moment. A mon avis, elle mérite d'être abordée dans un esprit de parfaite impartialité. Et c'est pourquoi je me déclare entièrement d'accord avec le premier ministre quand il propose qu'un comité parlementaire étudie tout le mode d'exploitation des chemins de fer, ainsi que toute proposition qui pourra être soumise à la Chambre en vue d'assurer l'exploitation économique et la bonne gestion de ce réseau.

Comme mon honorable ami l'a fait remarquer, le député d'Halifax a fait inscrire au Feuilleton un projet de résolution, qui me paraît être la mieux appropriée à une discussion de toute la question à l'heure actuelle. Si nous nous lançons dans une discussion générale où chacun des partis s'appliquera à démontrer le succès ou l'é-

chec de l'exploitation de ces chemins de fer, les uns se constituant en accusateurs, les autres en défenseurs, comment pourrons-nous arriver à résoudre le problème d'une façon sensée et satisfaisante? Personnellement, monsieur l'Orateur, je tiendrais beaucoup à ce que la discussion eût lieu en comité. Mon expérience m'a appris qu'une question peut être examinée d'une façon plus juste et plus claire en comité; en peut discuter d'une façon plus intime et examiner avec moins de parti pris les détails du sujet, tandis qu'autrement il est naturel que chacun se place exclusivement au point de vue de son parti. Voici une question embarrassante, hérissée de difficultés énormes et dont les conséquences peuvent être considérables pour la nation, c'est pourquoi je voudrais que nous l'abordions sans aucun parti pris.

Je suis tout à fait d'accord avec mon honorable ami de Queen-et-Shelburne quand il dit que cette proposition ne devrait pas être considérée comme une motion de non confiance à l'adresse du Gouvernement. J'ajouterai que si je pensais autrement, je ne pourrais pas faire confiance au ministère; mais ce n'est pas le cas. En abordant cette question, je cherche quel peut être le meilleur moyen de résoudre le problème, c'est-à-dire comment nous pouvons aborder et discuter sans parti pris les mesures propres à aplanir d'une façon satisfaisante les difficultés qui se présentent à nous. C'est pour ces raisons que je me crois obligé de voter contre l'amendement du leader de l'opposition.

L'hon. MACKENZIE KING: L'honorable député a donné à entendre qu'il était en faveur du projet de résolution de mon honorable ami d'Halifax qui demande le renvoi de la question à un comité spécial. Mon honorable ami est-il d'avis que ce comité devra avoir le droit de demander toutes les questions touchant les chemins de fer qu'il jugera dans l'intérêt public et d'obtenir une réponse?

L'hon. M. CRERAR: C'est certainement mon avis. J'ajouterai que le comité pourrait faire comparaître devant lui le président et les directeurs du réseau et obtenir d'une façon directe et privée les renseignements qu'on ne peut pas se procurer par la voie d'une demande régulière de documents. On pourrait ainsi connaître toute la situation; on aurait l'occasion de juger les qualités des directeurs du réseau, ce qui nous est impossible de faire en déposant une demande régulière de dépôt de document concernant l'achat de charbon, le choix des stations, l'achat de bois de construction ou autre. Cela me paraît être la seule vrai façon de procéder.

M. CAHILL: Je conseille au premier ministre de parcourir le rapport qu'a présenté l'autre jour le ministre des Chemins de fer. Le premier ministre a parlé cet après-midi de succès, tout comme si l'exploitation des chemins de fer de l'Etat était un succès. En réalité, c'est un échec pour lequel le peuple est appelé aujourd'hui à payer une somme de 70 millions. Le très honorable ministre a aussi prétendu que les renseignements touchant les chemins de fer nationaux ne pouvaient pas être déposés devant le parlement de la façon ordinaire. Or, je crois comprendre que les comptes de l'Intercolonial et du Transcontinental sont vérifiés par l'auditeur général. Le ministre des Chemins de fer veut-il me dire si cela est exact?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ces comptes sont vérifiés par l'auditeur général, mais je dirai, pour l'information de la Chambre, que l'Intercolonial et le Transcontinental sont sous la direction du conseil d'administration des chemins de fer nationaux canadiens.

M. CAHILL: C'est bien ce que je pensais. Donc, il est établi que toutes les dépenses des chemins de fer de l'Etat à l'exception du Nord-Canadien sont sujettes à vérification par l'auditeur général.

J'aimerais appeler l'attention du chef du groupe agraire sur ce fait. D'après le rapport présenté par le ministre le 17 courant, les déficits d'exploitation sur les chemins de fer du Gouvernement ont augmenté dans une proportion de 38 p. 100 les déficits d'exploitation du Nord-Canadien ont augmenté de 151 pour 100. Or les chemins de fer du Gouvernement qui sont encore sujets à la vérification de l'auditeur général constituent environ un tiers de ce que mon honorable ami désire appeler les chemins de fer nationaux. Ce tiers du réseau total fait meilleure figure parce que ses comptes sont soumis à la vérification de l'auditeur général. Je crois que mon honorable ami saisi ce point.

L'hon. M. CRERAR: Oui, parfaitement.

M. CAHILL: Actuellement, un tiers du réseau, c'est-à-dire l'Intercolonial et le Transcontinental national sont soumis à la vérification de l'auditeur général et, d'après le rapport du ministre le déficit de ce tiers s'est augmenté de 38 p. 100 alors que l'autre partie dirigée selon les méthodes de lanterne sourde de Toronto a vu ses dé-

ficits augmentés de 151 pour 100. Cela indique naturellement qu'il existe des renseignements qu'on devrait porter à l'attention du Parlement. Si un tiers du réseau exploité d'après l'ancien système donne de meilleurs résultats que les chemins de fer exploités selon la nouvelle méthode, il est naturel que les députés en demandent la cause. C'est pour cette raison qu'on devrait répondre aux questions que nous posons au Parlement touchant les chemins de fer du Gouvernement. Discutant la vieille méthode de direction de l'Intercolonial le premier ministre a déploré la situation créée par cette méthode. J'ai sous les yeux le rapport du ministère des Chemins de fer pour l'année finissant le 31 mars 1920 et j'y vois...

L'hon. M. REID: Quelle page citez-vous?

M. CAHILL: Page 103. Mon honorable ami y verra une partie du rapport qui fait allusion aux déficits d'exploitation du passé qui, en 1912, se sont élevés à $40,000 en chiffres ronds; en 1913 à $47,000; en 1914 à $160,000; en 1915 à $330,000 et en 1916 à $450,000. C'est alors que la nouvelle méthode a été inaugurée et, l'année suivante, les déficits d'exploitation ont monté à $1,200,000. L'année suivante ils étaient de 6 millions; en 1919 de $5,800,000 et $6,800,000 en 1920. Donc, je ne vois pas comment l'ancienne méthode était si mauvaise, du moins en comparant ses résultats avec ceux de la méthode actuelle. Les dépenses sont à présent trois, quatre et cinq fois plus élevées que sous l'ancien régime. Il est parfaitement possible qu'une partie de ce déficit provienne une mauvaise administration sans surveillance. Il est aussi parfaitement possible que si la direction était responsable au Parlement elle apporterait un peu plus de soin dans ses dépenses.

Quant aux secrets qui se rattachent à l'exploitation des chemins de fer Nationaux je ne crois pas qu'il se passe là une seule chose, à quelque endroit du Canada, dont le Pacifique-Canadien ne soit pas prévenu dans les vingt-quatre heures. Examinons la circulation des trains entre Winnipeg et Saskatoon. Il y a un train qui quitte Winnipeg à six heures du soir et un autre qui part à neuf heures, trois heures plus tard et les deux trains arrivent à Saskatoon à une heure l'un de l'autre. De quelle manière la direction compte-t-elle se jouer du Pacifique-Canadien à ce sujet? Le Pacifique-Canadien sait parfaitement bien qu'il est inutile de dépêcher deux trains de première classe arrivant à Saskatoon pour ainsi dire l'un sur l'autre. Ce genre de méthode ne trompe personne. La direction des chemins de fer du Gouvernement ne trompe non plus personne quand il s'agit d'acheter des traverses. Le Pacifique-Canadien achète ses traverses sur le marché et le Canadian Northern en fait autant ainsi que les autres chemins de fer du Gouvernement. Il n'y a rien à gagner et beaucoup à perdre par ces méthodes secrètes. Hier, quand le ministre des Chemin de fer (M. Reid) nous est arrivé avec le présage de sa démission j'ai cru qu'il ne serait pas ici aujourd'hui pour continuer le débat. L'honorable ministre nous a dit qu'il n'avait pas de solution et qu'il désirait avoir l'aide du Parlement. Par son ministre, le Gouvernement est responsable de l'administration des chemins de fer nationaux. Tous les ans, le Gouvernement vient nous demander en moyenne plus de 100 millions pour enfouir dans cette entreprise. Le ministre nous avoue qu'il n'a pas d'espoir d'amélioration pour ce réseau. Dans ces circonstances, le devoir du ministre serait de donner sa démission et celui du premier ministre serait de l'accepter.

Mais dans les conditions actuelles, le chef du Gouvernement ne pourrait pas le remplacer car il n'y a pas une circonscription qu'il ose ouvrir; par conséquent le ministre peut continuer comme auparavant son petit bonhomme de chemin. Il n'a pas de solution et le Gouvernement n'en a aucune. Il n'y en a qu'une, c'est la démission du Gouvernement. S'il reconnaît son impuissance à régler les affaires qui se présentent, il devrait démissionner; et si l'administration qui lui succédera n'est pas à même de résoudre les problèmes du Gouvernement, elle devrait aussi démissionner à son tour jusqu'à ce que finalement nous ayons des hommes capables d'administrer les affaires du pays d'une façon pratique. Autrement, un gouvernement est une force, et cela ne vaut rien. Les membres de cette administration reconnaissent qu'ils ne peuvent pas trouver une solution aux affaires qui se présentent à eux, pourtant ils se cramponnent au pouvoir.

Dans son merveilleux exposé de l'autre jour, mon honorable ami a donné quelques détails plus ou moins exacts. A la page 1068 du hansard, il a dit:

> En un mot, chaque dollar de revenu nous a coûté 75 cents de salaires et 20 cents de combustible, laissant 5 cents pour tous les autres dépenses qui se sont élevées à 29 cents.

Le ministre parlait de 1920. Je suis bien persuadé que sa déclaration est exacte parce qu'il a pris grand soin de la lire

et je suis sûr qu'il a été aidé dans sa préparation. Or, s'il veut examiner le rapport du département des Chemins de fer et Canaux pour l'année terminée le 31 mars 1920, il trouvera cette phrase à la page 19:

Il est intéressant de signaler que pour chaque dollar gagné l'année dernière, le chemin de fer a dû payer plus de 75 cents en salaires.

C'était en 1919. Or le ministre vient nous dire ici qu'en 1920 il a dû payer 75 cents en salaire et il conclut par induction que l'augmentation des salaires est la cause de toutes les difficultés. Il a dit:

Des augmentations de tarif ont été accordées de temps en temps en vue de faire face à l'accroissement du coût de l'exploitation par suite de la décision McAdoo et de la commission du travail des Etats-Unis, en vertu de laquelle la moyenne du salaire d'un employé du réseau des chemins de fer nationaux canadiens est actuellement de $1,850 en comparaison de $700 avant la guerre. Le résultat est que la feuille de paye pour l'an dernier a été de $83,505,072 comparée à $40,606,170 en 1917.

Cela porterait le public à croire qu'il y a eu une énorme augmentation dans les salaires. Mais si mon honorable ami veut passer à la page 11 de son rapport annuel pour 1919, il trouvera sous l'en-tête des augmentations de salaires, que l'ensemble des salaires payés en 1919 s'est élevé à $73,000,000. De sorte que l'augmentation totale des salaires d'après son propre tableau n'est seulement que de $10,000,000. Et en haut on trouve un tableau des employés de la ligne indiquant qu'on a augmenté leur nombre de 3,442. D'après son propre tableau, la moyenne des salaires s'éleverait à plus de $6,000,000, de sorte que les employés de 1920 ne reçoivent apparemment qu'environ $4,000,000 de plus qu'en 1919, ce qui n'est pas une très grande différence. Mais son déficit d'exploitation a augmenté de $12,000,000; ses recettes ont augmenté de $13,000,000, indiquant une différence de $25,000,000 dans ce chapitre. Il n'y a qu'une somme de $4,000,000 à $10,000,000 employée n salaires et pourtant mon honorable ami voudrait faire croire au pays que toute la difficulté provient des salaires excessifs.

Nous avons demandé des détails de temps à autre et nous avons aussi désiré que le Gouvernement nous fasse connaître sa politique. Cet après-midi, le premier ministre a dit que le Gouvernement était responsable de l'administration. Je suis d'accord avec lui; ce n'est pas douteux, le Gouvernement doit être responsable. Mais son directeur général a dit il y a quelques semaines seulement a propos de la question des tarifs, ainsi que le rapporte le *Pembroke Observer* du 3 février:

Je déclare que si vous vouliez nous donner au Canada le même tarif que dans l'Australie du Sud (je parle de tout le réseau national), je paierais 5½ pour 100 d'intérêt sur la dette du gouvernement de 2 milliards et demi de dollars 5½ pour cent sur un autre milliard et il me resterait cent millions de dollars pour voir venir.

M. CURRIE: Qui a dit cela?

M. CAHILL: M. Hanna, le directeur général. Il est en faveur d'une augmentation du triple du tarif.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ne désire pas interrompre l'honorable député, mais j'appelle l'attention de la Chambre sur le fait qu'un amendement a été proposé sur le passage à l'examen des subsides, la discussion doit strictement se rapporter à l'amendement jusqu'à ce qu'il ait été statué à son sujet. L'amendement présenté par l'honorable leader de l'opposition déclare que c'est le droit indubitable du Gouvernement d'exiger et de recevoir des copies de tous les rapports, correspondances et documents à propos de l'administration de chaque département du service public, y compris les opérations des chemins de fer nationaux canadiens. D'après moi cet amendement n'ouvre pas la porte assez large pour permettre aux honorables députés de discuter en détail l'administration des chemins de fer nationaux canadiens.

M. CAHILL: Monsieur l'Orateur, j'allais justement faire observer que certaines correspondances ont dû être échangées entre le ministre et le gérant général des chemins de fer nationaux relativement à cette question des tarifs de transport, bien qu'ils soient apparemment en conflit sur ce point. Ces faits servent à étayer nos arguments tendant à réclamer plus de renseignements sur ce sujet. Le gérant général fait une assertion et le ministre en fait une autre. Nous désirons obtenir des détails quant aux correspondances qu'ils ont échangées. Au cours de l'exposé qu'il a fait l'autre jour, le ministre a prononcé les paroles suivantes:

La Colombie-Anglaise est dans l'impossibilité de produire et d'expédier des fruits ainsi que son bois, à cause des tarifs de transport exigés à l'heure qu'il est. Les province de l'Ouest doivent se contenter des produits de leur sol. Elle ne sauraient produire du blé et les autres produits de la ferme pour les exporter sur les marchés étrangers, si ces tarifs de transport élevés sont maintenus indéfiniment.

Le ministre est apparemment en faveur d'une diminution des tarifs tandis que le gérant général des chemins de fer natio-

naux voudrait les augmenter du triple de ce qu'ils sont à l'heure actuelle. Je signale cette divergence d'opinion pour montrer la nécessité de donner des renseignements aux représentants du peuple sur lesquels ils pourront s'appuyer afin d'avoir une idée raisonnable des méthodes d'exploitation de notre réseau de chemins de fer nationaux. Or il nous est absolument impossible de tirer des conclusions quelconques, si le ministre persiste dans son entêtement à nous refuser tous les renseignements. Il n'est pas à ma connaissance qu'un honorable député ait inscrit au Feuilleton une seule question pour obtenir des renseignements d'une nature strictement confidentielle; cependant, le ministre a répondu toujours par le même cliché; à savoir que l'intérêt public lui défend de fournir les renseignements désirés. Le Gouvernement agirait sagement, à mon avis, si, à une époque où le peuple canadien attend de lui la solution du problème des chemins de fer, il faisait connaître au parlement tous les détails désirables touchant l'exploitation du réseau national.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je discuterai brièvement le projet de résolution et en ce faisant, je désire surtout éviter ce que j'appellerai l'emportement inaccoutumé de mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding). Cet emportement inaccoutumé de la part de mon honorable ami l'a poussé jusqu'au point d'obscurcir sa mémoire. Il s'est élevé fortement contre ceux qui ont soulevé des questions étrangères au débat; cependant l'honorable député ne s'est pas gêné à cet égard et entre autres sujets étrangers à la question, il a parlé de l'impôt de luxe. Voilà une question qui n'a guère de rapports immédiats avec un amendement concernant les chemins de fer au moment où la Chambre se forme en comité des subsides. Les souvenirs de mon honorable ami touchant l'impôt de luxe, j'en suis convaincu, ne sont pas les mêmes que ceux du ministre des Finances (sir Henry Drayton), pour avoir affirmé comme il l'a fait que l'impôt de luxe n'a pas soulevé d'objections lorsqu'il fut proposé au parlement. D'après ce que je me rappelle, toutefois, un bon nombre de collègues, qui occupent des sièges dans le voisinage immédiat de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) ont condamné sévèrement ces impôts; il m'était également resté dans l'idée que votre humble serviteur avait aussi fait valoir de nombreuses objections contre le projet.

Je conteste énergiquement la prétention énoncée par mon honorable ami, à savoir que chaque fois que nos idées ne concordent pas avec les siennes en matières de chemins de fer ou sur toute autre question, nous tentons purement et simplement de "détourner l'attention". Pour moi, tous les représentants du peuple ont le droit de manifester honnêtement et sincèrement leurs opinions sur les diverses questions d'intérêt public qui surgissent.

Il semblerait à première vue que la prétention du chef de l'opposition d'après laquelle le Gouvernement aurait provoqué la présente motion, puisqu'il a invité par la bouche du ministre des Chemins de fer l'autre jour tous les représentants du peuple à l'aider à trouver une solution au problème des chemins de fer, est en partie justifiée. Il semblerait assez difficile en effet que les honorables députés soient en mesure de prêter leur concours entier au Gouvernement, à moins d'avoir des renseignements complets; cependant, cela n'existe qu'à première vue. Un bon nombre de considérations générales touchant l'administration des chemins de fer peuvent certes se discuter au parlement sans qu'il soit nécessaire de recourir aux comptes qui ont trait à la gestion des voies ferrées de l'Etat. A part cela, toutefois, je ne vois pas que mon honorable ami le chef de la gauche ait invoqué un seul argument valable, sauf peut-être l'ancien raisonnement, à savoir que le parlement devrait exercer pleine et entière autorité pour l'application des sommes votées au divers services de l'administration.

Voilà le nœud de la question. L'exploitation de ces chemins de fer, à tort ou à raison, a été enlevée des mains du ministre des Chemins de fer et Canaux pour être confiée à une administration constituée. La motion du chef de l'opposition est donc pour le moins prématurée, à mon sens, puisqu'il est entendu qu'une discussion générale de la question aura lieu prochainement, suivant la promesse du ministre des Chemins de fer.

En second lieu, la résolution en discussion cet après-midi tend à condamner d'avance le régime de la nationalisation et à causer un tort considérable à la tentative faite par l'Etat.

J'aurais cru qu'avant de proposer cette résolution qui, je n'hésite pas à le dire, est pour le moins prématurée, le chef de l'opposition se serait procuré des renseignements sur les méthodes en vogue dans les autres colonies et chez les autres peuples où la nationalisation des voies ferrées est en pleine vigueur.

Nul renseignement de cette sorte n'a été donné par le chef de l'opposition ni par

mon honorable ami de Queen-et-Shelburne. Tout ce que les discours de l'un et de l'autre contenaient, ç'a été l'affirmation générale d'un principe que chacun concède, à savoir que, dans leurs dépenses les divers services administratifs devraient être soumis au contrôle du Parlement. Or, je ne suis pas en mesure de dire ce qui se passe dans les pays où la nationalisation existe, mais je cherche à démontrer que cette motion est intempestive, qu'elle est de nature à faire tort à la nationalisation. C'est là un dessein qui me paraît être celui des auteurs de la motion.

Je crois que mon très honorable ami le premier ministre a fait part à la Chambre d'une idée bien propre à faire impression sur ceux qui envisagent cette affaire avec impartialité. Elle a eu un effet évident sur mon honorable chef (M. Crerar). Si tous les renseignements qu'une compagnie cache d'ordinaire à ses rivales doivent être donnés par les fonctionnaires du réseau de l'Etat au fonctionnaires du réseau de particuliers qui lui font concurrence, n'est-il pas manifeste que le réseau de l'Etat se trouve dans une position désavantageuse vis-à-vis son rival? Il est impossible, je crois, d'échapper à cette conclusion. Mais le point que je veux faire ressortir c'est simplement que la nationalisation a été entreprise dans des circonstances extrêmement pénibles, circonstances qui n'étaient le fait d'aucun parti politique, moins encore le fait du parti qui dans le moment siège en face de moi dans cette Chambre.

Une autre considération sur laquelle je désire appuyer, c'est que, mis en présence de ces difficultés, le peuple, par ses représentants, a entrepris, sur une échelle colossale, quelque chose de nouveau et, pour qu'il réussisse dans cette entreprise, il faut qu'il ait des chances raisonnables, il faut le traiter avec justice. C'est pourquoi je considère comme prématurée la résolution dont la Chambre est saisie; je la considère comme n'étant pas soutenue par les renseignements que l'on devait nous fournir au préalable.

J'hésite à prendre une attitude quelconque sur ce problème important qu'environne une atmosphère de soupçon. Je préfère de beaucoup en aborder l'examen dans un esprit secourable, dans un esprit de coopération absolument nécessaire, non seulement chez les partis politiques de ce pays, mais parmi le peuple, si nous voulons que réussisse cette grande entreprise en laquelle nous avons tous foi.

Je n'aimerais pas à tenir des propos injustifiables; mais quel est le sens de l'expression "méthode ténébreuse" que l'on emploie dans la circonstance. On croirait vraiment que, pour ne pas mettre plus d'empressement à soutenir une résolution que l'on nous soumet presque sans avertissement, il faut avoir des desseins criminels à l'endroit de toutes les bonnes choses de ce pays. Telle est la seule attitude mentale qui puisse dicter l'emploi d'une pareille expression. En tant qu'elle me concerne, je la trouve mauvaise et, n'ayant jamais eu de vol à commettre, je ne porte point de lanterne sourde. C'est dans un esprit secourable, dans un esprit de coopération, je le répète, que j'aborde l'examen du plus important de nos problèmes de l'heure présente et, cet esprit, je le maintiendrai tant que je n'aurai pas eu de meilleure raison de m'en départir que celles données cet après-midi.

Je ne crois pas que la question d'un contrôle parlementaire de la dépense publique ait, strictement parlant, du rapport avec l'objet en discussion, ni qu'elle doive avoir du poids auprès de ceux qui vont donner leur vote. Il s'agit d'une entreprise nouvelle, et je ne saurais dire ce que je ferai l'an prochain, au cas où le Parlement siégerait encore. Peut-être voterai-je dans le sens opposé. Il se peut que, par suite de l'examen auquel vont se livrer les membres du comité dont on parle, la révélation de certaines affaires me fasse changer d'idée. L'honorable représentant de Chateauguay-et-Hundingdom (M. Robb) sourit à la pensée que je pourrais l'an prochain voter sur une question publique autrement que je ne le fais aujourd'hui. Cela montre bien que seul l'esprit de parti dirige ses actes. On dit que l'homme qui ne change jamais d'idée qu'il n'a pas d'idée à changer; mais je ne songe nullement à appliquer ce dicton à mon honorable ami. Je ne vois pas que se présente la question du contrôle parlementaire. Nous sommes en face d'une entreprise nouvelle. Autant que je peux voir, le Gouvernement ne nous fait aucun mystère de la situation. Je suis absolument convaincu que le premier ministre (M. Meighen), qui, encore jeune, a un avenir politique à se faire, se livre à des efforts honnêtes, probes et sincères en vue de donner au principe de la nationalisation un essai loyal dans le cas de ceux de nos chemins de fer dont la situation est voisine de la faillite.

Mon très honorable ami et son Gouvernement peuvent compter sur mon appui aussi longtemps qu'ils seront animés de cet esprit.

M. DAVIS: Monsieur l'Orateur. Je comprends l'embarras de ceux qui ont assisté à une tentative de croisement de gouvernement responsable avec une administration coopérative et qui se demandent maintenant auquel des deux ressemble cette créature hybride. Mais je ne poursuivrai pas cet ordre d'idées. Je dirai simplement que cela explique peut-être passablement la confusion qui peut exister dans l'esprit de plusieurs membres de cette Chambre.

Je ne m'occuperai que d'un côté de la question. Je suis bien sûr que l'économie sera la grande solution de nos difficultés; et que le pays n'a pas encore compris la nécessité d'économiser. Et cela ne peut se faire que par la réduction dans le service des trains, du quotidien ou trihebdomadaire ou semihebdomadaire.

L'autre jour, je suis allé à la commission demander certains renseignements. Je trouvai que le train qui circule entre Moncton et Campbellton fait environ 52 cents et demi de recettes par mille dans une direction et 65 cents par mille dans l'autre, quand la circulation d'un train de voyageurs coûte en ce pays $2.50 par mille. Ce train circule depuis des années sur une ligne déjà desservie par deux trains. Allez-vous demander à cette Chambre de décider si . . .

M. l'ORATEUR: Je dois rappeler à l'honorable député que la motion en discussion concerne la production de documents et que la question même de l'exploitation des chemins de fer n'a nullement rien à faire avec cela. Passe pour une allusion aux chemins de fer, mais la discussion du problème des chemins de fer en général ne relève certainement pas de l'objet principal de la discussion.

M. DAVIS: M'eussiez-vous permis de finir, monsieur l'Orateur, je pense que vous auriez reconnu l'à-propos de mon explication, car je ne fais rien autre.

Ce train, comme je le disais, circule depuis des années. Allez-vous soumettre à cette Chambre chaque décision de l'administration quant à la réduction des trains ou aux économies à réaliser? Ce sont ces détails que la Chambre tenterait de reviser plutôt que ceux que le premier ministre a soumis cet après-midi au sujet de l'achat du charbon et du matériel, et que les relations du chemin de fer avec chacun de ses clients. La Chambre s'occupera des trains qui circulent à travers trois ou quatre comtés dont les habitants se révolteront contre ce que l'administration considère nécessaire dans l'intérêt de l'économie. Ces commettants poussent l'affaire jusqu'au Parlement et cela devient un cas de "Passe moi le sel et je te passerai le séné," pour employer une expression très vulgaire. Un député dit: "J'aurai précisément la même difficulté; appuie moi et je t'appuierai." En d'autres termes, ce n'est pas ici l'endroit où discuter des questions comme celle-là.

Je dis donc, essayons le système de l'administration coopérative pour voir quels résultats elle donnera. Je suis à peu près dans la même position que l'honorable député de Red Deer (M. Clark). Si ce système ne réussit pas, je suis prêt à changer d'avis, mais je ne vois pour le moment aucun espoir de succès en revenant aux méthodes naguères employées pour l'Intercolonial et avec de si pauvres résultats.

M. CURRIE: Monsieur l'Orateur, je regrette beaucoup que le chef officiel de l'opposition n'ait pas donné plus d'ampleur à son amendement, de façon à permettre une discussion plus générale de l'administration des chemins de fer. Je me rends parfaitement compte que toute la Chambre comprend que cette résolution s'inspire plutôt de l'esprit de parti que de l'intérêt public, et je ne pense donc pas qu'un membre de la droite ait la moindre hésitation à voter contre. A cette phase du débat de la question des chemins de fer en Canada, il est extrêmement regrettable que nous commencions à en faire un tremplin politique, parce que ce problème est d'une grande portée et que nous allons ruiner le pays si les meilleures têtes de tous les groupes de cette Chambre ne s'entendent pour discuter cette question froidement et loyalement, comme l'a fait aujourd'hui le chef du groupe agraire, exercer leur jugement et en arriver à quelque décision. Je confesse que jusqu'à présent, je ne vois que la faillite en perspective.

Je suis l'un des membres de cette Chambre qui étaient fortement en faveur de la nationalisation de nos chemins de fer. Je ne crois aucunement aux théories communistes ou socialistes, mais je crois aux théories de Ruskin qui a été le premier à préconiser le contrôle des services publics. Il ne voulait pas davantage, et je suis prêt à aller jusque-là.

Il est manifeste qu'il ne nous suffit pas, à nous qui donnons quelques chèques pour acquitter l'impôt sur le revenu, de jeter les yeux de côté et d'autre et de dire: "Eh

bien, nous avons comblé la moitié ou le quart du déficit du chemin de fer." Malgré toute la peine que nous nous donnons pour solder l'impôt sur le revenu, nous ne soutenons que 50 p. 100 environ des pertes du réseau de l'Etat. Il faut prendre des mesures. Il est regrettable que ce projet de résolution n'ait pas une portée plus grande qui nous permettrait de discuter toute l'affaire. En vérité, il nous faut nous borner à débattre la question du dépôt des documents. Ce projet de résolution nous ramène au vieux mode d'administration que nous avions avant l'acquisition du Nord-Canadien, de l'entreprise de Mackenzie et Mann.

Je ne suis pas de ceux qui pensent que l'Intercolonial était mal administré par l'Etat. J'ai souvent voyagé par ce chemin, et je sais que les trains étaient tout aussi bons que ceux de n'importe quelle voie ferrée d'Amérique; le New-York-Central et l'Illinois-Central eux-mêmes n'avaient pas de meilleurs trains ni un meilleur service; ils n'étaient pas mieux administrés. Ce réseau était alors en aussi bon ou en meilleur état que tout autre chemin de fer des Etats-Unis ou du Canada. C'est un fait que, durant plusieurs années jusqu'à tout dernièrement, son exploitation rapportait des bénéfices.

Qu'allons-nous faire au sujet de cette question? Nous croiserons-nous les bras, nous tournerons-nous les pouces et dirons-nous qu'il n'y a rien à faire, et reviendrons-nous à l'ancien mode d'administration et à nos anciens désagréments? Ou bien, en hommes sensés, discuterons-nous la question de sang-froid et indépendamment des considérations politiques? Nous sommes à une époque où sévit une grande guerre industrielle et où nous devrions tous nous donner la main comme nous l'avons fait pendant une autre guerre. A moins que les deux côtés de la Chambre ne se dépouillent de leurs préjugés, la population de ce pays chassera du Parlement tous ceux qui se feront un engin politique de ce grave problème, car elle contemple avec horreur les formidables déficits qu'accusent les voies ferrées. J'avoue qu'à l'occasion de ce projet de résolution je ne puis entreprendre de rechercher les causes de ces déficits; je ne puis que dire si certains documents devraient être mis sur le bureau. Un autre projet de résolution nous permettra d'examiner s'il y a lieu de nommer un comité. A mes yeux, ce projet est splendide, mais je ne saurais le motiver à l'occasion de cette mesquine motion qui suinte l'esprit de parti et qui est dictée par des intérêts politiques.

Je m'attendais à un projet de résolution d'une grande portée et à un débat de plusieurs jours au sujet du problème des chemins de fer, ce qui nous aurait permis de discuter franchement tout ce qui a trait à ces entreprises. Ce n'est pas le temps de parler d'autocratie. Le représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) dit que le présent Gouvernement fait preuve d'autocratie. Bien qu'il puisse être un peu trop autocrate, c'est un fait que la députation a manifesté un esprit d'abnégation en matière de chemins de fer, car elle s'est entièrement dessaisie. Elle a confié l'affaire à un corps indépendant dans le dessein d'éliminer complètement de l'administration le favoritisme et l'esprit de parti du Parlement. C'était de l'abnégation, dis-je, la contre-partie de l'autocratie, en ce qui nous concernait.

Je ne saurais dire si nous avons abordé le problème de la bonne manière. Je n'approuve pas entièrement—je ne l'approuvais pas en ce temps-là—la façon dont le Gouvernement a placé les chemins de fer sous la haute main de ce conseil d'administration. J'ai alors fait observer que c'était une grave erreur de sa part de donner en blanc-seing à un conseil d'administration qui dirige une grande entreprise comme celle-là. J'ai déclaré que le manque de surveillance serait funeste à la nationalisation de ce réseau, et que le principe était mauvais. Je ne suis pas allé plus loin en ce temps-là, mais les résultats ont prouvé que l'administration de ce réseau échappe à tout frein. Les directeurs qui ont été nommés n'ont aucun empire sur elle; ils ignorent absolument ce qui s'y passe. C'est une erreur que de mettre un homme d'affaires à la tête d'une entreprise de chemin de fer. Je sais, bien entendu, qu'il y a par le pays une foule d'hommes d'affaires et d'hommes de métier qui, en cinq minutes, pourraient nous renseigner mieux que lord Shaughnessy, par exemple, sur les questions de chemin de fer; ils n'en ignorent rien.

Je déclare que la solution du problème est l'affaire de ceux qui ont des connaissances spéciales sur l'exploitation des voies ferrées. Selon moi, le réseau aurait dû être confié aux meilleurs spécialistes qu'on puisse trouver en Amérique. Le conseil d'administration aurait dû renfermer le meilleur spécialiste en matière de transport de la marchandise, le meilleur spécialiste dans les questions de transport des voya-

geurs, l'homme le plus entendu dans les travaux du génie, et ainsi de suite. En agissant ainsi, nous aurions le même état de choses qui règne sur le chemin de fer Pennsylvanie et sur le New-York-Central, dans l'état de New-York, deux grands réseaux qui peuvent soutenir la comparaison avec le réseau canadien.

Au lieu d'appeler des hommes d'affaires à faire fonction de directeurs ou de vice-présidents, ces compagnies de chemin de fer nomment à ces postes des hommes qui savent comment diriger l'exploitation des voies ferrées, et elles les rendent comptables envers les actionnaires. Elle est absolument erronée, elle a fait son temps l'idée qu'il faut confier la gestion des grandes entreprises à des gens cousus d'or.

Je le répète, la question qui se pose en ce moment est de savoir si nous devons revenir à l'ancien régime. Je suis de l'avis de mon honorable collègue de Red-Deer (M. Clark); je n'ai pas d'opinion arrêtée sur aucune de ces matières. Je veux attendre que la question ait été débattue sous tous ses aspects, que tous les faits et tous les chiffres nous aient été mis sous les yeux. Nous pouvons avoir raison de voter pour l'amendement, mais nous pourrions bien constater, le jour où tous les faits seraient portés à notre connaissance, que nous nous sommes trompés. C'est pour ce motif que je me propose de voter contre l'amendement, et tous ceux de la gauche qui m'entendent reconnaîtront comme moi qu'il serait imprudent d'arrêter son attitude sur cette question avant d'avoir pris connaissance de tous les faits. La question est si grave que nous devons l'aborder sans idée préconçue et l'examiner avec le plus grand soin. Ici, les hommes les plus entendus aux affaires, les plus habiles avocats et les plus profonds penseurs doivent se faire un devoir d'étudier la question; nous devons l'aborder l'esprit libre de toute préoccupation politique. Autrement, nous nous exposons à conduire le pays à la banqueroute, et Dieu sait s'il en est déjà bien près.

On a parlé de ce qui s'est produit à une petite station de chemin de fer; eh bien! ce qu'on m'a appris de ces chemins de fer est de nature à faire bondir mes honorables collègues. J'ai entendu dire qu'on avait posé des portes de cent dollars à des cabanes à bois; on m'a rapporté mille autres choses semblables. J'ignore si ces bruits sont fondés. Je ne sais pas davantage si nos chemins de fer payent le charbon plus cher qu'il ne faut ou s'ils embauchent trois cents hommes dès que le Pacifique-Canadien en a congédié autant. Mais comme il court de ces bruits-là, j'ai la conviction que ce que la Chambre doit faire,—et le premier ministre a laissé entendre qu'il en sera ainsi,—c'est d'instituer un comité pour examiner la question, la discuter avec calme et sans y mêler le moindre intérêt politique. Que l'on charge donc un comité formé de membres des trois groupes de cette Chambre de faire l'examen complet de la question et qu'on l'autorise à faire venir tous les documents nécessaires, à assigner des témoins et à les interroger sous serment: ce lui sera tâche très facile que de faire une investigation complète et de savoir à quoi s'en tenir. Je ne sache pas qu'aucun comité de la Chambre ait jamais manqué, quand il avait ses coudées franches, d'en arriver à une sage conclusion sur la question d'intérêt public dont on l'avait saisi. Prenons comme exemple les pensions des soldats. Il n'est point de pays au monde où le problème ait été résolu aussi sagement qu'au Canada; or, cela provient en grande partie de ce qu'on avait donné la plus grande latitude aux membres du comité parlementaire chargé de l'examen de la question.

Il est certain que les chemins de fer de l'Etat et ceux du Pacifique-Canadien se font une lutte acharnée. C'est là chose déplorable, car si cette guerre se continue, elle va entraîner la ruine des deux réseaux; et les actionnaires du Pacifique-Canadien doivent commencer à s'en rendre compte à cette heure où les valeurs de cette compagnie subissent une très forte dépréciation. Pareil état de choses ne devrait pas exister, parce que les actions du Pacifique-Canadien tiennent le premier rang parmi les valeurs canadiennes et qu'il faut se garder de donner à penser que le peuple canadien ou les membres de ce Parlement songent à nuire aux intérêts de cette puissante compagnie ou à en anéantir l'entreprise. Si une telle impression venait à se répandre, elle aurait des conséquences funestes pour toutes les valeurs canadiennes. Que les esprits dirigeants des deux réseaux de chemin de fer se jalousent et se font la guerre, c'est chose certaine et à laquelle on doit s'efforcer de mettre fin. De part et d'autre, cependant, les administrateurs ont déjà dû profiter de la leçon, j'en suis sûr, et quand un comité de la Chambre se sera livré à une investigation complète et que la question aura été débattue en cette enceinte, on ne manquera pas d'en venir à une juste conclusion. Nous vivons en un temps où il faut faire montre de plus de

patriotisme et s'efforcer davantage de venir en aide au pays au lieu d'attiser le feu des discussions politiques. La question est trop grave.

A eux seuls, les déficits des chemins de fer nationaux canadiens représentent presque le chiffre total de la dépense que le Gouvernement faisait à l'époque de mon élection à la Chambre; cette seule pensée m'épouvante et me fait bondir. Les gens se perdent dans tous ces millions. Il est temps de se mettre à l'œuvre de façon pratique. S'il y a trop de trains en circulation, qu'on en supprime; s'il y a trop d'employés pour ce qu'il y a à faire, qu'on réduise le personnel. J'ai réfléchi sur les faits dont le ministre des Chemins de fer a donné l'exposé.

L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) semble croire que la seule manière de découvrir ce qu'il y a de défectueux dans le régime des chemins de fer consiste dans la somme de dépenses de l'exploitation. L'épreuve réelle réside dans le coût par tonne milliaire. Nous n'avons pas abordé ce point dans notre argumentation et les chiffres nous manquent. Les dépenses par tonne milliaire montreront, sans doute, que le pourcentage des dépenses de cette année est beaucoup plus élevé que celui de l'an dernier. Si les recettes des marchandises n'ont pas augmenté en proportion des dépenses mais ont diminué, c'est que l'administration est défectueuse, parce que, si les recettes des marchandises diminuent et que les dépenses augmentent, il est évident que nous avons trop d'employés ou que nous affectons trop d'argent à l'exploitation des chemins de fer.

M. l'ORATEUR: J'espère que l'honorable député ne s'écartera pas du sujet.

M. CURRIE: Certainement, monsieur l'Orateur, je regrette que la motion n'ait pas été rédigée dans des termes plus larges, parce que nous pourrions discuter librement l'administration des chemins de fer. Mais, on ne l'a pas fait et je ne puis que me déclarer opposé à cette résolution, comme le feront tous les esprits indépendants.

M. GAUTHIER: Je désire donner mon avis sur l'amendement du chef de l'opposition. Selon moi, cet amendement ne peut qu'embrouiller la situation. Quel est le but de la résolution dont la Chambre est saisie? L'opinion publique, soulevée par les journaux du pays, à la suite de la déclaration du ministre des Chemis de fer à la Chambre est vivement agitée. Cette résolution est-elle une solution du problème? Est-elle un remède? Apportera-t-elle la solution recherchée? L'Etat poss de 17,000 milles de voies ferrées, et, lorsque le Grand-Tronc aura été réuni au réseau national, le pays cherchée? L'Etat possède 17,000 milles de chemins de fer, soit le plus grand réseau de l'univers.

Le Gouvernement, quand il s'est décidé en faveur de la nationalisation des chemins de fer, il l'a fait dans de certaines conditions, et en présence de quelque opposition. Pour ma part, je n'ai pas voulu de la nationalisation. Je crois que ce n'est pas sage à cause de la concurrence des compagnies privées. Cependant, il est des citoyens, dans le pays, comme des membres, dans cette Chambre qui ont foi dans le principe de la nationalisation, et un ministère n'a pas hésité à en témoigner sa confiance. Il est donc du devoir des membres du Parlement de donner l'occasion aux adeptes de la nationalisation de prouver si elle est praticable et rémunératrice.

M. McCREA: Combien vous faudra-t-il de temps pour le démontrer?

M. GAUTHIER: Je veux bien discuter la question des chemins de fer chaque fois qu'elle est mise sur le tapis. Mais je prétends qu'on ne remédiera pas à la situation en soumettant au Parlement chaque lettre et chaque communication qui se rapporte aux chemins de fer. Le vice réside dans l'administration et on ne saurait le faire disparaître par la publication de toute cette correspondance à la Chambre. Il nous faut une administration modèle; il nous faut un contrôle, il nous faut la plus stricte des économies et la plus haute capacité. Ce n'est pas au Parlement que nous devons nous adresser pour cela mais à l'administration voulue que nous trouverons pour l'exploitation de ces voies ferrées. Et j'espère que le Gouvernement aura la force de permettre aux amis de la nationalisation de démontrer si l'on peut en faire un succès ou non. En assumant cette attitude, je le fais contre ma propre opinion. Mais je crois dans la règle de la majorité. La majorité s'est prononcée en faveur de la nationalisation. Qu'on lui donne alors le haut du pavé, qu'on lui laisse prouver si cette nationalisation est avantageuse ou non. Ne mêlons pas les cartes; ne créons pas d'animosité contre les partisans de cette théorie. Donnons-leur une chance, et, lorsque la question de la nationalisation des chemins de fer sera soumise à la Chambre, alors chacun sera libre d'exprimer son opinion sur les meilleurs moyens à prendre pour la solution de ce problème qui se présente aujourd'hui au pays.

M. CANNON: Si j'ai bien compris les observations de l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) il n'est pas sûr de son attitude sur cette question. Il est en faveur de la nationalisation et il ne l'est pas. Cependant, il est prêt à modifier ses opinions aux frais du pays.

Des VOIX: Non! non!

M. GAUTHIER: Je soulève une question de règlement. L'honorable député n'a pas le droit, dans le but d'appuyer son argument, de m'imputer des paroles que je n'ai jamais prononcées.

M. CANNON: J'ai interprété le discours de mon honorable ami en toute franchise, selon que j'avais compris ses observations. L'honorable député a dit très explicitement qu'il ne croyait pas en la nationalisation, mais que, néanmoins, il était disposé à changer d'opinion...

Quelques hon. DEPUTES: Pas du tout.

M. GAUTHIER: Je n'ai jamais fait une assertion semblable.

M. l'ORATEUR: Le règlement est clair, si un honorable député fait une rectification elle doit être acceptée par la Chambre. D'autre part, cependant, un honorable député peut très bien faire donner sa propre interprétation des observations faites par un autre député, et s'en servir pour étayer son argumentation. Les observations de l'honorable député de Saint-Hyacinthe paraîtront dans le hansard telles qu'il les a exprimées.

M. CANNON: Je ne veux nullement être injuste envers l'honorable député de Saint-Hyacinthe. Il a prononcé un discours et celui-ci est sujet à interprétation par tout député de la Chambre. Mais, je reviens à mon sujet. L'honorable député a déclaré qu'il s'opposait à la nationalisation, mais qu'il voterait cependant contre l'amendement afin de permettre au Gouvernement d'exploiter les chemins de fer nationaux ainsi qu'il l'a fait ces trois dernières années—et nous en connaissons le résultat. La question dont la Chambre est saisie est de plus vaste portée, plus générale, que ne veuillent l'admettre quelques honorables députés parmi lesquels, l'honorable député de Saint-Hyacinthe. L'opposition prétend, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement canadien—qu'il soit libéral, conservateur, agraire ou nationaliste—ne peut dépenser les deniers publics sans en rendre dûment compte aux représentants du peuple. L'amendement ne doit pas se restreindre à la question des chemins de fer nationaux—la question a une signification plus générale, car elle concerne la responsabilité du Gouvernement envers le parlement. La question des chemins de fer a été discutée. Nous pourrions aussi discuter celle de la marine marchande canadienne; nous pourrions examiner toutes les dépenses faites par le Gouvernement pendant les trois ou quatre dernières années. L'opposition dit au Gouvernement: "Si vous voulez des fonds pour l'année prochaine, il faut avant que la somme en soit votée, que vous fassiez ce que fait tout autre gouvernement dans un pays constitutionnel—rendre dûment vos comptes à la députation." Cela n'a pas été fait. Chaque fois que l'on a cherché à avoir des renseignements, chaque fois que l'on en a demandé, les députés de la droite—pour une raison ou pour une autre—ont toujours réfusé de donner des renseignements concernant les questions d'importance vitale pour les canadiens.

Me reportant à la question des chemins de fer, accessoire dans ce débat, et mettant de côté la question générale de la responsabilité du Gouvernement envers la Chambre des communes, je dois dire que nous en sommes arrivés à un point, en Canada, où il faut discuter ouvertement, franchement et sincèrement, la situation de nos chemins de fer. Je suis de l'avis de tous les députés qui ont parlé, tant d'un côté de la Chambre que de l'autre, que cette question est si importante, si vaste, qu'elle ne doit pas être discutée au point de vue de parti. Pour ma part, je n'ai pas l'intention de la discuter ainsi. Mais le Gouvernement ne saurait renier ses actes, il est responsable de la situation actuelle. Qui a pris l'exploitation du chemin de fer Nord-Canadien, qui a pris possession du Grand-Tronc, qui a pris possession du Grand-Tronc-Pacifique? Est-ce ce Gouvernement-ci ou son prédécesseur? La situation financière que nous envisageons aujourd'hui est la conséquence du principe qu'il a adopté. C'est un fait que nous ne saurions ignorer. En outre, vu la présente situation financière, si les faits étaient rapportés à la Chambre, si les fonctionnaires de tous les départements publics voulaient nous donner tous les renseignements auxquels nous avons droit, nous en viendrions à la conclusion qu'une fois de plus l'Est paye pour l'Ouest; et tous les hommes d'affaires dans les provinces de l'Est se rendent compte aujourd'hui qu'ils ont à envisager une situation qui ne pourra durer, et cela à cause des exigences de l'Ouest. Je n'ai pas été surpris de l'attitude du groupe agraire sur la question. Il est dans l'intérêt de ce groupe, dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest en général, de voir à ce que le peuple de

l'Est ne se rende pas un compte exact des dettes et des obligations qui leur incombent en raison de la situation dans l'Ouest. Je ne veux pas insister davantage sur cet aspect de la question, mais je dis qu'il importe peu que vous soyez du parti libéral, ou du parti conservateur, ou que vous apparteniez au groupe agraire—il vous faudra quelque jour résoudre tout le problème financier de même que celui des chemins de fer du Canada.

Les provinces de l'Est demanderont alors au Gouvernement si elles devront continuer à payer pour les provinces de l'Ouest et beaucoup dépendra de la réponse qui sera donnée. Ils ont absolument raison ceux qui déclarent que l'on ne devrait pas débattre cette question du point de vue politique. Il faut l'envisager du point de vue national et le bon règlement de cette question fournira aussi la solution du problème de notre unité nationale future. L'Est a fait beaucoup pour l'Ouest; c'est lui qui a bâti l'Ouest. Il semble, monsieur l'Orateur, que l'Est doit continuer à payer pour l'Ouest et que l'Ouest persistera à ne rien payer pour l'Est. Ce sont là des questions très graves et je crois qu'elles devraient être étudiées à fond, soit devant la Chambre soit devant les comités nommés à cette fin. Je vais voter pour l'amendement que le chef de l'opposition a soumis, parce qu'il implique le grand principe constitutionnel de la responsabilité parlementaire, et je dis que ce Gouvernement n'a aucun droit de dépenser les deniers publics, sans fournir aux représentants du peuple ce renseignement qu'ils ont le droit d'obtenir.

L'hon. CHARLES MURPHY: De temps à autre on s'est plaint de l'acoustique de cette Chambre. Je dois attribuer à ces défectuosités, quelles qu'elles soient, certains des discours que nous avons entendu, cet après-midi, à l'encontre de l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition (M. Mackenzie King). Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de compléter les efforts que vous avez faits pour ramener les orateurs à la question soumise à la Chambre, s'ils s'en éloignaient, en relisant la partie essentielle de cet amendement. La voici:

...la Chambre déclare que le Parlement a le droit incontestable de demander et recevoir copies de tous rapports, comptes, correspondance et documents relatifs à l'administration de chaque département du service public, y compris les affaires des chemins de fer nationaux canadiens; qu'ils soient opérés directement ou indirectement par un ministère ou par l'intermédiaire d'une corporation.

Monsieur l'Orateur, cette déclaration ne contient rien qui corrobore directement ou indirectement les accusations qu'on a portées contre le chef de l'opposition qu'en soumettant cet amendement, il était mu soit par un sentiment d'hostilité à la nationalisation des chemins de fer, soit par des préoccupations de parti. Certes, monsieur l'Orateur, l'esprit de parti s'est manifesté cet après-midi, c'est par la bouche du premier ministre qui, après avoir discuté l'amendement, et aussi plusieurs autres points, s'est tourné vers ses partisans pour déclarer que l'amendement, s'il était adopté, équivaudrait à un ordre du jour de défiance et leur demander de le repousser. Or, de mon siége même et dès maintenant je demande à mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) par quel tranchant de ce dilemme il préfère qu'on l'exécute. Il a dit que s'il s'agissait d'un ordre du jour de défiance, vu qu'il ne repose aucune confiance dans le Gouvernement, il l'appuierait certainement, mais qu'il ne le considère aucunement sous ce jour et qu'en conséquence, il se propose de voter contre. Mais, monsieur l'Orateur, puis-je faire observer à mon honorable ami, avec tout le respect et l'amitié que j'ai pour lui, qu'en interprétant ainsi l'amendement, il anticipait un peu trop sur le rôle qu'il sera peut-être appelé à jouer un jour dans cette Chambre? Mais pour le moment, il n'est pas premier ministre. Après tout, c'est au premier ministre qui dirige la Chambre de donner à l'amendement l'interprétation qu'il comporte. Le très honorable premier ministre a interprété cet amendement—à tort, je le soutiens—comme étant un ordre du jour de défiance; aussi, l'honorable député de Marquette, pour être logique, devrait voter pour l'amendement afin de faire passer dans la réalité sa propre profession de manque de confiance dans le Gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question? Prétend-il que toute proposition faite dans cette Chambre, quelle que soit sa teneur doive être adoptée, du moment qu'elle comporte défiance à l'égard du Gouvernement?

L'hon. M. MURPHY: Monsieur l'Orateur, avec tout le respect dû à mon très honorable ami, je puis dire que je siège ici depuis trop longtemps et que j'ai trop de fois croisé l'épée avec lui pour me laisser entraîner dans un débat de cette nature.

Si je rappellais à la Chambre aujourd'hui, la ressemblance que le très honorable premier ministre a avec le fameux type décrit par Butler, ce ne serait pas la première fois, car déjà je l'ai comparé à Hudibras dont Butler a dit:

He could distinguish and divide
A hair twist South and Southwest side.

Monsieur l'Orateur, en vue de seconder vos efforts pour empêcher les honorables députés de s'éloigner du sujet de l'amendement soumis à la Chambre, je veux traiter très brièvement quelques-uns des arguments qu'on a produits pour combattre cet amendement.

Je l'ai déjà dit, c'est le très honorable premier ministre lui-même qui, le premier, a fait intervenir la politique dans cette question.

Qu'est-ce que demande l'amendement? Il dit que lorsqu'il s'agit de discuter les affaires des chemins de fer nationaux canadiens, puisque ce réseau est une entreprise publique, nous, les représentants du peuple, avons le droit d'obtenir tous les renseignements nécessaires à son sujet. Voilà tout ce que dit l'amendement, et c'est le moins que nous puissions faire si nous voulons accomplir fidèlement la tâche qui nous a été confiée par ceux qui nous ont délégués ici. On a donné à entendre que nous voulions en faire une question politique, et que nous voulions mettre en discussion les bons ou les mauvais effets de la nationalisation; je proteste contre cette insinuation, de quelque source qu'elle vienne. Il ne s'agit pas de cela dans l'amendement et je refuse de discuter la chose. Qu'on s'en tienne strictement aux termes dans lesquels la proposition est conçue.

Au cours de son discours, cet après-midi, mon très honorable ami, suivant l'exemple donné par l'honorable ministre des Chemins de fer, il y a quelques jours, a invité les députés des deux côtés de la Chambre, à exprimer leur opinion. C'est ce que nous avons fait et, pour cela, on nous accuse de combattre la nationalisation ou bien encore d'en faire une question politique. Je dois reconnaître que l'invitation, si j'en juge par le langage et l'attitude de mon très honorable ami, ne pouvait se rapporter qu'à la discussion de la dernière partie de l'amendement touchant le réseau des chemins de fer nationaux canadiens. Mais, comme l'ont fait remarquer l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) et mon honorable ami qui siège à ma droite (M. Fielding), l'amendement va plus loin que cela. Il s'attaque à la racine même du gouvernement responsable et amène directement la question de la responsabilité ministérielle vis-à-vis d'un Parlement représentant ce qu'on suppose être un pays libre et démocratique. Voilà quel est le but de l'amendement, et je prétends que ce n'est pas ce qu'ont discuté la plupart des députés qui ont pris la parole pour le condamner.

Qu'on me permette de passer brièvement en revue quelques-unes des remarques faites par mon très honorable ami le premier ministre. Il a admis que le Gouvernement était responsable du succès du chemin de fer national, mais il a ajouté que l'exploitation ne pouvait pas être contrôlée au jour le jour. Cette admission peut avoir son utilité, mais elle ne répond pas à la question soulevée par l'amendement. Je me contenterai de dire pour le moment que, puisque, suivant l'admission du très honorable premier ministre, le Gouvernement est responsable du succès de l'entreprise, il doit aussi être responsable de sa décenfiture, laquelle a été indiquée, l'autre jour, par le ministre des Chemins de fer et des Canaux en des termes qui ont épouvanté tout le pays.

Le très honorable ministre a dit également que si l'on donnait les détails de l'exploitation au jour le jour, le travail de la Chambre deviendrait impossible. Ici, je ferai remarquer au très honorable ministre et à Chambre qu'il n'a pas été fait mention, ni dans l'amendement ni dans le discours prononcé par l'honorable leader de l'opposition à l'appui de sa proposition, d'une méthode déterminée pour l'obtention par le Parlement des renseignements auxquels les représentants du peuple ont droit. Cette question a été laissée dans le vague, et je prétends, monsieur l'Orateur, que l'acceptation des termes de cet amendement n'aurait pas du tout l'effet que prévoit le très honorable premier ministre.

Le très honorable ministre a continué en disant que, d'après lui, si on donnait les renseignements que demande l'amendement au sujet du chemin de fer national, cela ferait du tort au réseau, parce que son grand concurrent le chemin de fer Pacifique-Canadien s'en emparerait. Je répéterai ce que mon honorable ami de Pontiac (M. Cahill) et d'autres collègues ont dit, à savoir que tout ce qui est fait par le chemin de fer national, ses administrateurs ou tous ceux qui ont quelque rapport avec la direction du réseau, est porté à la connaissance des directeurs et des administrateurs du Pacifique-Canadien quelques heu-

res après. Comme on l'a déjà dit, le chemin de fer Pacifique-Canadien est un des réseaux les mieux administrés et des plus prospères du monde entier. Les renseignements qui pourraient être donnés à la Chambre, ou à un de ses comités n'ajouteraient en rien aux informations que possèdent ceux qui sont chargés de diriger et d'exploiter le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Par conséquent, j'écarte cet argument comme l'écarterait, sans plus ample examen, tout commerçant ayant un sens pratique.

Le très honorable ministre a aussi demandé si le Pacifique-Canadien se cachait sous le mystère et il a répondu à sa propre question négativement. La réponse était juste. Mais il a ensuite ajouté que le Canadian Northern ne se cachait pas davantage et c'est justement sur ce point que nous ne partageons pas son avis. Nous disons qu'il s'entoure de mystère et la preuve de cette assertion c'est que nous demandons des renseignements de ce côté-ci de la Chambre, ces renseignements nous sont refusés sous prétexte qu'ils ne sont pas d'intérêt public. C'est là que nous disons que les chemins de fer nationaux s'entourent de mystère. Mais il y a encore une autre différence à faire ressortir sous ce rapport et c'est qu'il n'est pas nécessaire de rien cacher au Pacifique-Canadien. Ce réseau, comme je l'ai déjà fait observer, est bien dirigé et rapporte des dividendes; le contraire se produit pour le réseau national si nous en croyons le ministre des Chemins de fer. Et il y a encore une autre différence et c'est que le Pacifique-Canadien, dans le cas où il récolterait des déficits, ne viendrait pas, comme l'a fait le réseau national, demander aux représentants du peuple de voter des crédits pour combler ces déficits. Continuant, l'honorable ministre nous a demandé ce qu'il y avait à faire. J'ai pris en note ses propres paroles. Il nous a dit: Il m'est venu à l'idée que nous arriverions à une solution claire et pratique si le Parlement, par l'entremise d'un comité de la Chambre se mettait à l'œuvre pour élaborer un règlement qu'il lui serait possible d'observer dans l'accomplissement de ses devoirs.

Remarquez bien cette phrase, monsieur l'Orateur, et vous pouvez y trouver de suite la ressemblance au personnage historique avec qui je comparais tout à l'heure l'honorable premier ministre. Permettez-moi donc de la lire de nouveau:

"Il m'est venu à l'idée que nous arriverions à une solution claire et pratique si le Parlement, par l'entremise d'un comité de la Chambre se mettait à l'œuvre pour élaborer un règlement qu'il lui serait possible d'observer dans l'accomplissement de ses devoirs." C'est dans ces mots que vous trouverez la solution du très honorable premier ministre sur toute la question des chemins de fer.

A ce moment, le très honorable ministre a exprimé sa préférence pour un comité, ou il a semblé du moins le faire. Je ne voudrais pas être très précis sur quelque chose que mon très honorable ami puisse dire ou faire; je le connais trop bien et depuis trop longtemps pour cela. Mais, d'après la phrase que je viens de citer le très honorable ministre semblait montrer quelque intérêt au sujet de la résolution qui se trouve au Feuilleton au nom du député de Halifax (M. McLean) et il a laissé entendre que si le comité prévu par cette résolution était formé, des témoins pourraient y être entendus et on pourrait avoir tous les renseignements voulus des fonctionnaires attachés, non seulement aux chemins de fer nationaux, mais aussi aux autres réseaux.

La séance ajournée à six heures est reprise à huit heures.

Reprise de la séance

L'hon M. MURPHY: Juste avant que vous quittiez le fauteur, monsieur l'Orateur je disais que le premier ministre avait basé une de ses objections à l'amendement proposé par le chef de l'opposition sur le fait que le député d'Halifax (M. McLean) avait au Feuilleton une motion demandant la formation d'un autre comité permanent ajouté à ceux que la Chambre a déjà nommés. Le très honorable ministre a parlé en termes approbateurs du nouveau comité proposé et, au cours de ses observations, à son sujet, et il a dit qu'on pourrait regarder cela comme susceptible de faire face à la situation provoquée par l'amendement du chef de l'opposition. Ce langage a certainement plu à l'honorable député de Marquette (M. Crerar) car, au cours des remarques qui ont suivi le discours du premier ministre mon honorable ami a aussi exprimé son approbation touchant la création de ce nouveau comité permanent et, en réponse à une question que lui a posée le chef de l'opposition l'honorable député de Marquette a dit qu'il pensait que ce nouveau comité permanent pourrait donner réponse à toutes les questions qu'on lui poserait. La réponse m'a semblée basée sur une conception fausse de l'étendue des pou-

voirs d'un comité permanent de la Chambre. Que mon honorable ami me permette de lui faire observer tout d'abord que, lorsqu'un comité de ce genre est formé, ce comité demeure inactif, ce n'est rien autre chose que tant de noms sur une feuille de papier, jusqu'au moment où la Chambre lui soumet une question pour enquêter ou faire rapport. Même une fois que cela s'est fait, ce comité doit aussi demander à la Chambre la permission d'envoyer chercher des personnes, des documents ou des registres, s'il veut remplir les fonctions que l'honorable député de Marquette semblait croire être siennes tout naturellement.

En outre, il doit être autorisé à examiner les témoins sous serment et alors, en vertu d'une loi, il a le pouvoir d'administrer le serment à ces témoins. Pour accomplir ce que l'honorable député de Marquette pense que ce nouveau comité pourrait faire, il faudrait en premier lieu que l'on fasse tout ce que j'ai mentionné. Ensuite, comme je l'ai dit, il faudrait avoir quelque chose à renvoyer à ce nouveau comité et pour obtenir le renseignement que mon honorable ami pensait qu'un comité semblable devrait obtenir, il faudrait renvoyer à ce comité toute la situation des chemins de fer, telle qu'elle se rapporte en ce moment au réseau des chemins de fer nationaux canadiens et le comité devrait obtenir les pouvoirs et la juridiction que j'ai décrite avant qu'on puisse obtenir un renseignement qui en vaille la peine. Si l'honorable député de Marquette peut obtenir qu'on fasse cela ou s'il y a une possibilité que le Gouvernement fasse une chose semblable, j'admets que l'honorable député aurait un terrain solide pour appuyer son argumentation. Mais si ce n'est pas fait—et je doute sérieusement qu'on le fasse—avec tout le respect que j'ai pour mon honorable ami je lui ferai remarquer que toute son argumentation à ce sujet procède d'une erreur relativement aux faits.

Si on nommait un semblable comité, permettez-moi d'appeler l'attention de la Chambre sur le fait que mon honorable ami et ceux qui raisonnent comme lui seraient alors enfermés dans un autre dilemme. Mon honorable ami suivant la direction du premier ministre, avait combattu fortement l'amendement présenté par le chef de l'opposition, parce qu'en obtenant les renseignements qu'il pensait pouvoir obtenir avec l'adoption de cet amendement ces renseignements seraient aussi donnés au grand rival du réseau des chemins de fer nationaux et qu'ainsi ce serait au détriment des chemins de fer que possède et qu'exploite le Gouvernement. Si la suggestion de l'honorable député était adoptée, si ce comité était formé et s'il ne dirigeait pas ses enquêtes à la manière de la chambre étoilée, s'il devait siéger publiquement pour faire l'examen des personnes, des dossiers et des documents, alors les renseignemnts que l'on recueillerait serviraient non seulement au Pacifique-Canadien, mais au monde entier. Je demande donc à mes honorables amis qui étaient opposés à l'amendement du chef de l'opposition, parce que si on l'adoptait ce serait donner des renseignements au Pacifique-Canadien, comment ils vont s'en sortir avec la plus grande quantité de renseignements que l'on obtiendrait avec les séances publiques d'un comité de ce genre. Ils sont enfermés dans les deux propositions de ce dilemme et je laisse à ces honorables députés le soin de choisir l'alternative qu'ils préfèrent.

Laissez-moi examiner cette question très brièvement en me plaçant à un autre et peut-être plus important point de vue. Il y a quelques jours le ministre des Chemins de fer et Canaux et cet après-midi le premier ministre ont invité la discussion et ont demandé des suggestions. D'honorables députés qui ont parlé de ce côté et en réalité de tous les points de la Chambre, ont exprimé leur empressement à accepter l'invitation et à aider à la solution des difficultés que nous rencontrons dans l'exploitation des chemins de fer au meilleur de leur jugement et avec toute la sollicitude qu'ils pourraient accorder. On a exprimé des doutes, sans raison aucune, sur la bonne foi des déclarations de cette nature provenant de l'opposition. Sans entrer dans ce sujet, laissez-moi dire que pour discuter une chose, vous devez savoir ce qu'est cette chose. Si nous devons discuter la question des chemins de fer, nous devons connaître tous les faits qui ont produit cette situation. Si nous devons discuter les conditions qui ont créé la situation en face de laquelle se trouve le pays et dont je ne songe en aucun cas à blâmer les honorables députés qui siègent à droite—si nous devons discuter cette situation et si nous devons proposer les remèdes qui suivant nous devraient être appliqués pour changer cette situation, pour en finir avec ces énormes déficits et pour mettre sur une base solide le réseau de chemins de fer que possède et qu'exploite le Gouvernement, il est assurément élémentaire qu'avant de pouvoir en arriver là, nous devons avoir devant nous les faits qui se rapportent à toute la situation.

Permettez-moi de signaler un petit nombre de choses qui ont trait à la proposition que j'ai avancée et qu'on ne peut réfuter avec succès. Le 14 du mois courant, le président de la commission des chemins de fer du Canada a prononcé un discours devant les membres d'un club de cette ville. Je veux parler de l'honorable F.-B. Carvell, dont le discours à cette occasion a attiré l'attention de tout le pays.

Je citerai donc deux phrases de ce discours ayant trait à la question en discussion, afin de respecter le règlement et pour m'en tenir strictement à la discussion de l'amendement. Le *Journal* d'Ottawa, dans son numéro du 15 mars, a publié un compte rendu du discours de M. Carvell et lui met dans la bouche les paroles qui suivent:

> Les chemins de fer de l'Etat ont subi l'année dernière des pertes bien plus considérables qu'on ne l'a prétendu dernièrement. Le déficit est autrement considérable qu'il ne le paraît à la surface.

Je ne désire pas commenter ces assertions du président de la commission des chemins de fer; mais j'appellerai l'attention de la Chambre sur les observations qu'un des principaux journaux du pays a faites relativement à ces déclarations. Le *Globe* de Toronto, dans son numéro du 17 courant, a publié un article de fond sous le titre de: "Ces accusations sont-elles fondées?" Encore une fois, je me contenterai de citer les passages de l'article qui ont trait à la question en discussion, car je veux m'en tenir strictement à l'amendement. Au cours de cet article, le *Globe* apprécie comme il suit les déclarations attribuées à M. Carvell:

> Si les mots ont un sens, M. Carvell accuse le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux, le ministre des Chemins de fer et des Canaux ou bien encore les deux, d'avoir représenté sous de fausses couleurs la situation financière des chemins de fer de l'Etat. Il affirme que les pertes sont bien plus considérables qu'elles ne le paraissent à la surface. Le docteur Reid consentira-t-il à courber la tête sous cette accusation de fraude et de recèlement?

Ces paroles ne sont pas de moi et je ne les approuve ni ne les désapprouve pour l'instant.

Un peu plus bas dans le même article de fond, je relève encore les observations qui suivent:

> Les chiffres sont-ils erronés et soumis au Parlement dans l'intention de le tromper? S'il en est ainsi, M. Carvell rendrait un fier service au peuple canadien s'il lui faisait voir en quoi ils sont faux.

Voilà l'appréciation de l'un des principaux organes de l'opinion publique canadienne sur la partie du discours du président de la commission des chemins de fer que j'ai signalée à l'attention de cette Chambre. Certes, il est impossible d'apprécier plus sérieusement les assertions de M. Carvell qu'on ne le fait dans cet article de fond du *Globe* de Toronto. Or quand bien même le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid) ou le Gouvernement dont il fait partie n'auraient pas d'autre raison que celle de repousser les accusations graves que le discours de M. Carvell lance contre eux, je soumets respectueusement qu'ils devraient saisir la première occasion et la méthode la plus expéditive d'étaler devant le public tous les renseignements disponibles.

Cependant, les graves assertions que renferme le discours de M. Carvell ne sont pas les seules qui aient été portées à la connaissance du public. L'exposé de la situation que le ministre des Chemins de fer a fait ici une couple de jours plus tard, en mettant sous son vrai jour la situation des chemins de fer canadiens à l'heure qu'il est, a poussé plusieurs organes ministériels à manifester leurs vues en des termes fort clair. Je ne m'étendrai pas longuement sur ce sujet; je me bornerai de fait à citer un seul passage d'un article de fond qui a trait à la question en discussion.

Le *Journal* d'Ottawa, dans son numéro du 15 courant, s'est exprimé comme suit en appréciant les révélations que le ministre des Chemins de fer a bien été forcé de faire l'autre jour au cours de son exposé touchant la situation de nos chemins de fer:

> Le peuple canadien semble disposé à assumer le fardeau, de sorte que cette attitude est de nature à justifier la plus grande franchise de la part du ministre des Chemins de fer. Pour l'instant, la population réclame tous les détails quant au volume exact du fardeau que comporte la situation et ce désir est parfaitement raisonnable. Le volume du fardeau n'est pas pour augmenter ni diminuer sous les rayons lumineux de la vérité. Avouer que "ce total ne comprend pas les frais obligatoires sur l'Intercolonial et le Transcontinental national" c'est manquer de répondre par un sentiment de sincérité parfaite au désir populaire d'être renseigné.

Ce n'est pas un organe libéral, monsieur l'Orateur, qui tient ce langage. Ces mots ne sont pas tombés des lèvres d'aucun des honorables députés de la gauche. Ce langage ne sort pas de la bouche d'un adversaire du Gouvernement du jour. Ces mots sont tombés de la plume du rédacteur de l'un des plus fermes organes que possède le Gouvernement du jour dans le dominion du Canada. Le Gouvernement doit certes tenir compte de l'avertissement que lui donne le *Journal*, lorsqu'il déclare en parlant du peuple canadien: "Pour l'instant, il réclame tous les détails quant au volume exact du fardeau que comporte la situation

et ce désir est parfaitement raisonnable". Ce langage, monsieur l'Orateur, s'applique très bien aux termes de l'amendement qu'a présenté l'honorable chef de l'opposition, et je le cite à l'appui de l'amendement pour l'information de cette Chambre. Peut-on trouver quelque chose de plus exact que le passage suivant de l'article du *Journal*: "Le volume du fardeau n'est pas pour augmenter ni diminuer sous les rayons lumineux de la vérité"? Et combien mérité le reproche que le Journal fait au ministre, lorsqu'il ajoute: "Avouer que ce total ne comprend pas les frais obligatoires sur l'Intercolonial et le Transcontinental national, c'est manquer de répondre par un sentiment de sincérité parfaite au désir populaire d'être renseigné".

Or, monsieur l'Orateur, de cette source, de cette feuille favorable au Gouvernement vient, je pense, l'approbation la plus vive de l'attitude qu'a prise l'honorable chef de la gauche dans sa proposition d'amendement.

Mais, monsieur l'Orateur, avant de reprendre mon siège, peut-être ferai-je bien de mentionner une couple d'autres incidents qui démontrent la nécessité d'informations. Il arrive que le Gouvernement nous en fournit, mais à peine l'a-t-il fait que tout de suite on constate quelqu'erreur, ou une contradiction qui rend indispensables des renseignements supplémentaires. Comme exemple du premier de ces points, il me suffira de dire que, répondant ces jours derniers à une question de mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff) touchant le nombre de locomotives construites pour ce Gouvernement depuis 1917 par la Montreal Locomotive Company, et répondant à une autre question touchant la valeur de ces locomotives, le ministre des Chemins de fer a déclaré un jour à la Chambre qu'elles étaient d'une valeur de $1,300,000 environ. Il a, en outre, ce jour-là déclaré que son collègue de la Marine et des Pêcheries était membre du bureau de direction de la compagnie qui avait fabriqué ces locomotives. Le lendemain, mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux prend la parole et corrige les chiffres qu'il avait lui-même donnés la veille; il dit qu'au lieu d'être de $1,300,000, c'est de treize millions et plus qu'est la valeur des locomotives construites depuis 1917 par cette compagnie dont son collègue le ministre de la Marine est un des directeurs. Après des méprises de cet envergure, dans des informations que le cabinet fournit lui-même à la Chambre touchant la situation des chemins de fer de ce pays, nous avons bien le droit d'exiger le plus de renseignements possible sur toutes les commandes confiées à cette compagnie, renseignements sur le type et sur la grandeur des locomotives, sur leur prix de revient comparativement à celui de locomotives semblables construites ailleurs. Une autre comparaison serait celle du prix de revient de ces locomotives avec celui de locomotives de même type et de même grandeur construites pour une compagnie qui exploite une ligne de chemin de fer dans son propre intérêt. Un autre renseignement auquel nous avons droit, c'est celui de ce que coûte chez nos voisins d'Amérique une locomotive de même type et de même grandeur.

Ce sont là des circonstances à l'égard desquelles la Chambre devrait être renseignée avant que de pouvoir faire avec intelligence l'examen de la présente situation des chemins de fer.

Un autre exemple, et j'ai fini. A l'époque où le budget fut déposé sur le bureau de la Chambre, le Gouvernement fit paraître dans les journaux une explication de l'état de choses alarmant révélé par ce budget. On y faisait mention de la somme des pertes éprouvées dans l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Quelques jours plus tard, il fut démontré qu'il y avait eu méprise, que le chiffre mentionné par le ministre des Chemins de fer dans sa déclaration officielle était de beaucoup inférieur au chiffre vrai. Dans une communication au *Star* de Montréal, auquel je me propose d'emprunter quelques phrases, cet incident qui montre bien le peu de confiance que l'on doit avoir dans les chiffres fournis à cette Chambre, qui montre en outre que le ministre des Chemins de fer ne saurait apparemment compter sur les personnes tenues à lui fournir ces informations; cet incident, dis-je a fait l'objet de certains commentaires. Le *Star* a entrepris la publication d'une série d'articles dus à la plume de M. J. L. Payne, qui, sous le ministère actuel comme sous celui qui l'a précédé, remplissait la charge de statisticien en chef des chemins de fer du Canada. La première de ces lettres a paru dans le *Star* de samedi dernier, et il en a été publié une autre hier. Dans cette deuxième lettre, M. Payne fait allusion à l'erreur dont je viens de parler. Voici comment il s'exprime:

> Le journal avait fixé les frais d'exploitation à $21,250,000, montant dont je déduis 5 millions comme la somme nette des gains faits par le Grand-Tronc, le chiffre...

Chiffre transmis par le Gouvernement le jour de la communication du budget à la Chambre.

...le chiffre des pertes subies dans l'exploitation; mais le docteur Reid a fait voir que, pour l'année dernière, la perte avait été de $36,842,-970.17. Il est à croire que, pour le présent exercice, cette perte s'est accrue dans la mesure de la différence des deux sommes.

De sorte que, soit que l'on nous refuse des renseignements ou que l'on nous en donne, dont l'inexactitude est découverte immédiatement après, il est évident que ni les députés de cette Chambre, ni les citoyens du pays ne sont en état d'aborder la discussion de la question des chemins de fer tant que des renseignements plus complets et plus précis ne seront pas fournis au peuple et à cette Chambre, et que ces renseignements ne nous viendrons pas d'une source que nous pourrons croire absolument sûre. Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark), en discutant l'amendement proposé par le chef de l'opposition, a critiqué cet amendement pour deux raisons. Il a d'abord dit que l'amendement était prématuré, et de plus, qu'il n'était pas appuyé sur des renseignements que nous devrions avoir avant que l'amendement soit proposé. Je vais, maintenant, démontrer à mon honorable ami que non seulement cet amendement n'est pas prématuré, mais que le moment est venu—plus que cela, je dirai que nous avons tardé—pour la Chambre de prendre position et d'affirmer ses droits et privilèges au sujet des renseignements que les membres de ce Parlement comme représentants du peuple au Canada ont droit d'obtenir. Je ne puis donc pour un moment admettre que cet amendement est prématuré. Quant à l'argument, qu'il n'est pas appuyé sur des renseignements que nous devrions avoir avant de le soumettre à cette Chambre, j'admets que je ne saisis pas bien, ce raisonnement ne lui ressemble guère. Il est ordinairement remarquable non seulement par sa clarté d'expression, mais aussi par la lucidité de ses pensées. Toutefois, sans plus approfondir cette énigme, puis-je attirer son attention ainsi que celle de la Chambre sur l'inconsistance de son objection. Il prétend que l'amendement devrait s'appuyer sur des renseignements que nous aurions dû avoir avant de le proposer. Eh bien, ces renseignements que nous avons voulu obtenir nous ont été refusés, et, aujourd'hui, nous cherchons précisément à obtenir ce que l'honorable député dit que nous devrions avoir. J'invite donc mon honorable ami à reconsidérer l'opinion qu'il a émise cet après-midi, et à revenir à sa logique habituelle en votant avec les membres de l'opposition, en faveur de cet amendement.

L'hon. A. K. MACLEAN (Halifax): La question soulevée par l'amendement du chef de l'opposition n'est pas sans difficultés, et je désire ajouter quelques mots avant de voter. En dépit de votre excellente voix, monsieur l'Orateur, qui d'ordinaire parvient dans toutes les parties de cette Chambre, à la satisfaction de tous les députés, j'ai la conviction qu'une seule lecture d'une motion suffise pour en donner le sens exact à tous les honorables députés, et, pour cette raison, je désire donc en faire la lecture pour ma propre satisfaction et peut-être aussi celle de la Chambre. Elle est ainsi conçue:

"Sous la réserve que, dans des cas exceptionnels il peut se trouver des documents d'un caractère confidentiel qu'il est dans l'intérêt public ne de pas publier, la Chambre déclare que le Parlement a le droit incontestable de demander et recevoir copies de tous rapports, comptes, correspondance et documents relatifs à l'administration de chaque département du service public, y compris les affaires des chemins de fer nationaux du Canada, qu'ils soient opérés directement ou indirectement par un ministère ou par l'intermédiaire d'une corporation."

Après la lecture de cette résolution, et tenant bien compte du texte, il se peut que les honorables députés ne diffèrent pas beaucoup d'opinion même en interprétant les opinions exprimées aujourd'hui comme celles de la Chambre en général. L'amendement se sert du terme "de nature confidentielle" qui en détermine la portée; et je le crois assez important pour me demander ce que ce mot signifie. Je suppose que le chef de l'opposition, en insérant ce terme dans son amendement, n'a pas voulu par là signifier que les seuls documents qui devaient pas être communiqués au Parlement sont ceux que l'auteur aurait marqués "confidentiel" ou qui seraient considérés tels par la personne recevant la lettre. Je suppose,—j'espère même,—qu'il n'avait pas l'intention d'employer ce mot dans ce sens restrictif. Je suis porté à croire qu'il voulait dire que si le Gouvernement ne considérait pas d'intérêt public de communiquer à la Chambre ou au public un document demandé par la Chambre, ce document serait considéré confidentiel. Si mon interprétation n'est pas exacte, j'espère que l'honorable député me rectifiera. Les chemins de fer nationaux canadiens, dont le peuple canadien est actionnaire, est une exploitation commerciale et comme l'ont fait remarquer plusieurs au cours de

ce débat, elle a des compétiteurs. Comme on le sait, dans toute entreprise commerciale, il y a beaucoup de choses que l'on ne peut dévoiler au public. Cela, je crois, est considéré comme un bon principe que suivent toujours les compagnies et leurs actionnaires qui ordinairement s'opposent à la divulgation de faits au public, sauf par les assemblées des actionnaires.

Ce principe est jugé sage par les individus et il est observé d'ordinaire. Par conséquent, en disant qu'il y a, dans toutes les entreprises commerciales, bien des choses secrètes qui ne doivent pas être dévoilées au public, étant réservées aux intéressés; je crois que c'est une chose que la députation admettra. Si j'interprète bien la restriction que comporte l'amendement, dans l'hypothèse où le ministère, lors d'une demande de documents, croirait que leur publication préjudicierait au bien public, à l'intérêt du réseau national canadien, il refuserait de les publier pour ce motif-là; donc ces documents seraient considérés comme secrets. Le ministère, il est vrai, doit prendre sur lui de dire quels documents relatifs à l'administration du réseau de l'Etat seront divulgués. Il se peut que ses adversaires diffèrent d'avec lui quant à ce qui est confidentiel et à ce qui ne l'est pas, quant aux renseignements qui doivent être dévoilés et à ceux qui doivent uniquement servir de guide aux intéressés.

Dans ce cas, ce serait au parlement de juger qui a tort et qui a raison; et, en fin de compte, le public, à qui le réseau appartient, aurait le droit et serait tenu de dire qui est dans le droit chemin: le ministère ou ses contradicteurs. Si j'interprète bien l'amendement du chef de l'opposition, et je le crois—mon interprétation semble naturelle et évidente—je ne saurais, pour ma part, y trouver à redire. Cet amendement formule un principe dont la dénégation serait périlleuse pour le Gouvernement. A tout prendre, celui-ci n'outrepasse pas ses pouvoirs en déterminant quels sont les renseignements qu'il faut divulguer dans l'intérêt public et quels sont ceux qu'il ne faut pas divulguer. Je ne puis donc concevoir d'après quel principe la Chambre repousserait l'amendement.

Il me répugnerait de combattre l'amendement pour une autre raison. Ces jours derniers, le ministre des Chemins de fer a fait un exposé annuel concernant les voies ferrées que l'Etat possède et exploite et je crois qu'il était parfait quant à la forme. A la lecture, je m'aperçois qu'il n'est pas seulement excellent à cet égard, mais qu'il nous donne une masse de renseignements. Il y aura cette année, au dire du ministre, un déficit de 70,000,000 de dollars pour les dépenses d'exploitation et les frais obligatoires. Il calcule aussi que le déficit sera de 50,000,000 de dollars pendant l'exercice courant. Si l'on s'arrête à la situation qui règne aujourd'hui dans le monde entier, si l'on se rappelle les conditions commerciales et financières qui prévalent dans les principaux pays de la terre, le ministre aurait pu être excusable de ne pas avoir dit que le déficit du présent exercice serait aussi considérable que celui du dernier. Or, ce déficit, monsieur l'Orateur, doit être comblé par la nation canadienne au moyen des impôts. Il n'y a pas de moyen facile de trouver la somme nécessaire pour équilibrer le budget du réseau national du Canada, si ce n'est en l'obtenant du public à l'aide des impôts.

[L'hon M. A. K. Maclean.]

M. CLARK (Red Deer): Nous pourrions faire des économies dans l'exploitation des voies ferrées.

M. MACLEAN (Halifax): Cela réduirait la somme à prélever sur le public au moyen des impôts, mais la différence de la somme n'entamerait pas le principe. Etant donné que cet énorme déficit doit être comblé par le public à l'aide des impôts, il me répugnerait beaucoup, pour ma part, de souscrire au principe que le parlement ne doit pas, du moins, d'une façon générale, avoir accès aux renseignements les plus complets concernant l'exploitation du réseau et ce qui contribue au déficit pour lequel la population doit être taxée. Il est parfaitement vrai que le ministère et la direction du réseau pourraient fort bien refuser au parlement et au public une foule de renseignements; mais je déclare que, généralement parlant, le parlement et le public ont droit à tous les renseignements. Les exceptions ne peuvent avoir lieu que lorsque l'occasion s'en présente et lorsqu'elles prennent une forme concrète. Je soutiens qu'alors et seulement alors, nous pouvons décider quels renseignements le ministère et la direction des voies ferrées doivent refuser au public et au parlement, et que tout ce que nous pouvons faire présentement c'est d'affirmer ou de nier le principe général qui est soumis à nos délibérations.

Il s'est dit beaucoup de choses louables, cet après-midi, relativement à l'exploitation du réseau des voies ferrées nationales.

Pour le moment du moins, nous sommes propriétaires de ces chemins de fer dont le réseau s'agrandira avec l'acquisition du Grand-Tronc. Mes remarques ou le fait que nous sommes propriétaires de ces chemins de fer ne sont pas une raison pour que les membres du Parlement posent toutes sortes de questions et demandent la production de toutes sortes de documents, sans distinction ni discrétion. On pose, je crois, bien des questions qui ne renseignent personne, qui ne sont peut-être pas d'intérêt public et qui, peut-être, ne sont pas dans l'intérêt des chemins de fer eux-mêmes. J'admets très bien, monsieur l'Orateur, qu'il est parfois difficile de déterminer les questions qui s'appliquent bien, celles qui sont importantes, celles qui renseignent et celles qui sont ou ne sont pas dans l'intérêt public. Quelques députés ont dit, cet après-midi, que les réponses à certaines questions peuvent parfaitement satisfaire des curieux et des indiscrets en dehors du Parlement, mais il ne s'en suit pas que ce soit dans l'intérêt public de poser ces questions et on ne devrait poser que les questions qui sont d'intérêt public. Il ne s'en suit pas non plus que parce que certaines personnes représentées par certains d'entre nous désirent voir poser des questions que les séances du Parlement doivent être occupées aux demandes et aux réponses de ces questions. La question soulevée par cette motion était inévitable. Je présume que, lorsque nous avons adopté cette politique de nationalisation, tous les députés de la Chambre se sont dits qu'un jour ou l'autre cette question serait soulevée au Parlement. C'est une des difficultés qui appartiennent à la nationalisation et qui, pour elle sont inévitables et nous devons nous en tirer de notre mieux. Il est peut-être vrai que l'on n'a pas abusé du privilège de poser des questions et de demander la production de documents. Je suis très peu à même de dire qu'on en a abusé. Nous en arriverons probablement à mieux savoir ce que nous devons faire dans ce sens et à n'avoir aucun règlement plutôt que de tenter de le suivre par des ordres permanents ou des règlements de la Chambre. Mais je suis néanmoins d'avis que nous sommes tous d'accord sur ce point: qu'une fois que nous avons acquis 17,000 ou 18,000 milles de chemins de fer, ce réseau nous devons lui laisser faire ses preuves et n'en point compromettre les résultats par notre attitude.

J'ai admis, monsieur l'Orateur, que le Parlement a droit à une foule de renseignements. Si nous devons imposer le peuple pour faire face aux énormes déficits de l'avenir, comme du reste nous le ferons, il s'en suit naturellement que le peuple voudra avoir des renseignements du Parlement. Mais, bien que le peuple et le Parlement aient droit à ces renseignements, nous devrions trouver un moyen de faire parvenir ces renseignements au peuple autrement que par le Feuilleton ou les autres canaux ordinaires. On a fait allusion à la motion qui figure au Feuilleton à mon nom et demande l'établissement d'un comité permanent pour les chemins de fer de l'Etat et les transports. Je n'ai pas l'intention de discuter cette motion, mais je me propose de le faire à la plus prochaine occasion. Je puis dire, néanmoins, qu'une des raisons qui m'ont fait mettre cette motion au Feuilleton c'est l'espoir que ce comité pourrait trouver un moyen par lequel le Parlement et le peuple seraient mieux renseignés à l'avenir sur ce qui touche aux chemins de fer. J'entretenais aussi l'espoir qu'un règlement ou des règlements pourraient être établis pour contrôler la manière selon laquelle le Parlement et le peuple seraient renseignés, ce qui épargnerait du temps au Parlement.

En ce qui regarde nos questions de chemins de fer je crois dire tout simplement la vérité quand j'affirme que le Parlement et le peuple ont besoin de renseignements. Au cours des quinze ou vingt dernières années, du moins depuis que je siège ici, il me semble que le Parlement a abdiqué ses fonctions, surtout en ce qui regarde les questions de chemins de fer. On ne nous a pas renseignés là-dessus et il semble aussi que nous ne nous sommes pas soucié de l'être. Nous avons suivi trop aveuglement soit le Gouvernement, soit une partie de l'opinion publique. Mais je prétends que nous sommes arrivés au moment où le Parlement devrait être renseigné sur cette importante question publique qui comporte un problème dont nous devons nous occuper pendant bien des années à venir. Cependant, en l'absence d'une méthode alternative de renseigner le Parlement au sujet de ce problème et de nous occuper de la question soulevée par l'amendement, je crois que cet amendement contient un principe qui devrait être affirmé, quoiqu'en principe on doive strictement l'atténuer, et je me propose en conséquence d'appuyer l'amendement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Sans vouloir blâmer quelqu'un en particulier, monsieur l'Orateur, je crois que si la discussion avait pour but d'accomplir quelque chose de sérieux qui aurait été avantageux pour nous faire comprendre la ques-

tion des chemins de fer et, une fois que nous l'aurions comprise, nous donner des mesures pour améliorer la situation il aurait mieux valu choisir un moment plus opportun alors que la discussion aurait été placée à un niveau plus élevé et aurait, je le crois, produit de milleurs résultats.

Mon honorable ami le chef de l'opposition savait fort bien que la motion inscrite au Feuilleton par l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) serait probablement présentée dans une journée. Quelle était l'utilité alors, par une motion d'amendement sur la proposition du Gouvernement de passer à l'examen des subsides, d'amener cette question à un point de vue aussi étroit, au lieu de l'aborder, au nom de toute la Chambre, dans un esprit large, le seul qui devrait exister. C'eût été alors la preuve qu'on ne voulait faire servir cette question, d'un côté ou de l'autre, comme de tremplin politique, mais de la traiter avec beaucoup de gravité et d'attention, comme le mérite cet important problème, aussi important que tout autre depuis la confédération.

Si nous voulons résoudre ce problème, nous ne devons pas nous attarder à nous accuser les uns les autres de l'état de choses actuel. Remontons aux causes de la situation à laquelle nous avons à faire face aujourd'hui, et peut-être que quelques-uns parmi nous discuteront ce problème avec moins d'arrogance. Je ne me propose pas, pour ma part, de jeter un regard en arrière, pour découvrir quel parti ou quel Gouvernement sont à blâmer. Le point essentiel à considérer, c'est que nous avons devant nous une proposition des plus sérieuses dont dépendent grandement notre progrès économique, financier et national.

Voilà ce que je pense de la situation et l'esprit dans lequel nous devrions l'envisager, et mon honorable ami le chef de l'opposition ne me semble pas avoir adopté la meilleure ligne de conduite dans l'intérêt général en proposant cet amendement à la motion de passer à l'examen des subsides.

J'espère qu'il prendra mes reproches en bonne part. Pourquoi avons-nous été obligés d'en venir là au lieu de discuter cette question dans ses données générales et avec une grande largeur de vues?

Mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) a essayé d'expliquer l'amendement du chef de l'opposition. J'ai voulu suivre ses explications, et il m'a paru prendre trois attitudes différentes à cet égard. Je l'ai d'abord écouté avec sympathie, mais sa seconde attitude m'a demandé une sympathie moins spontanée, de même que pour sa troisième attitude. A la fin je n'y comprenais plus rien. Mon honorable collègue aura besoin de mieux me renseigner. Le chef de l'opposition connaît la langue anglaise et la valeur des mots. Il sait aussi bien la signification ordinaire que le sens officiel du mot "confidentiel". Sans avoir recours à un dictionnaire, parce qu'il a un grand choix d'expressions, mon honorable ami a opté pour le mot "confidentiel" qu'il a inséré dans sa motion et qui en fait une partie essentielle. Si le mot "confidentiel" est bien la signification de la première interprétation qu'en a donnée l'honorable député d'Halifax, le leader de l'opposition, au lieu d'insérer dans sa motion quelque chose concernant les renseignements confidentiels, il aurait été bien plus dans la note s'il avait affirmé dans cette motion que, règle générale, le soleil se lève tous les matins et se couche tous les soirs—vérité évidente. Si "confidentiel" signifie ce que l'honorable député d'Halifax avait à l'idée, quelle espèce de renseignements auront mon honorable ami et ses partisans, si cet amendement est adopté? Exactement ceux que le Gouvernement juge bon de donner dans l'intérêt général.

Comme il est question des privilèges de la Chambre et des prérogatives du Gouvernement, personne a-t-il jamais soutenu que, puisque cette Chambre vote les deniers, de même elle a le droit de savoir comment ils ont été employés jusqu'au dernier sou. Personne, à ma connaissance, n'a pris cette attitude, mais si cela est vrai, il n'en est pas moins vrai que le Gouvernement est un simple automate qui n'a ni le droit ni le pouvoir d'exister s'il ne peut de temps à autre décider que les renseignements qu'il est prié de donner sont d'intérêt public. Si le Gouvernement ne croit pas que ces renseignements soient d'intérêt public, dans certaines circonstances, non seulement il a le droit, mais il est de son devoir, de ne pas les divulguer.

Dans l'administration, un principe est aussi nécessaire que l'autre; l'un est aussi profondément enraciné dans la constitution, et l'attribution générale des pouvoirs que l'autre. J'aimerais donc savoir de mon honorable ami, le chef de l'opposition s'il s'accorde avec l'interprétation n° un donnée par l'honorable député de Halifax. Est-ce là le sens de sa résolution? Si dans l'affirmative mon honorable ami de Halifax votera en faveur de cette dernière; mais si ce n'est pas cela, pourra-t-il l'appuyer de son vote? Il devrait y avoir quelque décision à ce sujet, ou il y aura un vote de perdu. Il importe peu à quelques députés qu'il se perde un vote ou non, mais il importe davantage au chef de l'opposition ou

à l'honorable député de Halifax qu'un vote ne soit pas perdu. Ces deux honorables députés voudraient-ils bien décider entre eux quelle est la signification du mot "confidentiel"? Nous gagnerons ou perdrons un vote, selon qu'ils s'entendront à ce sujet.

Approfondissons un peu cette question. Mon honorable ami a en vue deux espèces de documents; tous les documents confidentiels ne seront pas détenus par le Gouvernement, mais seulement cette catégorie des documents confidentiels qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de produire. Tous les autres documents confidentiels seront produits. Il nous faut se rappeler cela: nous ne refuserons de produire que les documents qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de produire. En un mot, "confidentiel" ayant sa signification générale et sa signification particulière, si l'amendement est adopté et s'il est mis en vigueur, on laissera à la discrétion du Gouvernement, dans tous les cas spéciaux, de décider s'il est dans l'intérêt public qu'un document soit produit ou non, et ce sera une lutte constante entre le Gouvernement et le chef de l'opposition ou celui qui demande le renseignement, sur la question de savoir si l'interprétation du Gouvernement est juste ou s'il ne s'arroge pas trop de pouvoirs, ou s'il ne prend trop de liberté dans la production des renseignements qu'on lui demande. Ce que je veux bien faire comprendre c'est ceci: si le chef de l'opposition s'en tient aux documents confidentiels, il vous faudra procéder ensuite au classement: premièrement, les documents confidentiels dont la production ne serait pas préjudiciable aux intérêts publics, et, secondement, des documents confidentiels dont la production serait préjudiciable aux intérêts publics. Comment mon honorable ami trouvera-t-il ces documents confidentiels? Dans un département il est facile de les trouver. Le ministre ou le fonctionnaire qui rédige un document ou une lettre, le marque du mot "confidentiel" ou il ne le marque pas; s'il le marque de ce mot "confidentiel" il y applique un sceau, et ce document appartient à cette catégorie. Mais, dans le cas d'une personne ou d'une compagnie, d'une compagnie de chemin de fer, en activité, combien de documents et de lettres, combien de correspondance, combien de négociations sont marqués confidentiels par le seul qui le puisse faire? Pas un sur cent, j'ose dire. Donc, si l'amendement de mon honorable ami est adopté, l'on pourra demander tous les documents, toute la correspondance qui existe au sujet de l'administration d'une grande voie ferrée. Je ne crois pas qu'il y ait moyen d'éviter, et je crois que nous nous trouvons en face d'une grosse question.

Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) s'est quelque peu excité cet après-midi, il me semble, et il a employé de vilains mots—de très vilains mots pour un homme de son âge et de sa sagesse, mais il n'était pas maître de lui-même à certain moment, et il les a employés. Il s'est servi du mot "autocratique" et nous l'a lancé avec entrain et grande force. Puis il a eu recours à l'image de la "lanterne-sourde", tout comme si, à ce sujet nous étions une bande de cambrioleurs professionnels et nous promenions avec des lanternes sourdes cherchant à nous approprier à notre avantage le bien de notre voisin. Il n'est pas nécessaire de dire des gros mots lorsque l'on examine ou discute une question aussi importante que celle-ci. Mais le fait qu'ils ont été dits prouve le bien fondé de ma remarque de tantôt. En face d'un grand problème qu'il pouvait discuter de sang-froid, l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a préféré le petit sentier—non pas le petit sentier dont parle la Bible—mais le petit sentier bien connu des partis politiques au grand chemin de la loyauté et une fois engagé dans le petit sentier, il y a glissé plus extrêmement et plus précipitamment que jamais. Il n'aurait pas employé ces mots s'il avait abordé la question par la voie la plus large. Mais les mots " autocratie " et " lanterne sourde " ne donnent aucun poids à un argument; ils marquent une déviation de la route par laquelle l'on arrive à une discussion calme et raisonnée d'un sujet, à ce sentier étroit dont j'ai parlé, d'où l'on approche un sujet sous l'embiance des influences de partis et avec une tendance à les subir.

Mais ce n'est pas ainsi que nous règlerons le problème. L'honorable député a établi une comparaison entre un département public et l'exploitation d'un grand réseau de chemin de fer par une compagnie particulière. Le département des Travaux publics ne concurrence aucune autre institution particulière, corporative ou publique, dans le même ordre de travail. Cette Chambre lui vote certains crédits, il a indiqué la destination des deniers demandés; cet argent doit être dépensé pour le service public, et cette Chambre a le droit d'exiger qu'on lui explique la façon dont on a dépensé ces deniers, et le département des Travaux publics, dans les limites de ses attributions n'est responsable que des services publics esquissés, déterminés par la Chambre et à l'exécution desquels le département

peut procéder suivant un programme que la Chambre a approuvé d'avance. Comment l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a-t-il pu arriver à établir un parallèle entre le département des Travaux publics et une immense machine pour l'administration de dix-huit à vingt mille milles de voies ferrée dans ce pays? Voilà ce que je ne puis comprendre et la Chambre peut aisément constater que toute comparaison est impossible de ce point de vue. Tout en déclarant avec lui, comme il vient de le dire, que la Chambre a le droit d'exiger l'explication de toutes ces dépenses et d'obtenir ces renseignements, je dois avouer que quant à l'autre point, il y a de grandes entreprises dans lesquelles nous nous sommes engagés; nous en sommes arrivés à la décision qu'une fois ces chemins de fer devenus notre propriété, et effectivement, ils nous sont échus, ils se sont imposés, nous nous en sommes chargés,—ils ne seraient pas exploités directement par l'Etat, mais qu'ils seraient constitués en corporation, et c'est pourquoi nous avons renoncé à l'idée de les administrer directement. Quelqu'un, avec cette légèreté dont le meilleur d'entre nous manifeste parfois a affirmé que ce grand réseau de chemin de fer, tel qu'il existe, aujourd'hui, n'est ni plus ni moins qu'une machine politique de parti. Je suis bien convaincu que l'honorable député qui a fait cette affirmation n'en a pas senti toute la portée. Est-ce une machine électorale? A-t-elle servi? Est-ce une serre-chaude de favoritisme politique? Je comprends parfaitement ce que la favoritisme politique signifie et je laisse à mes honorables amis qui sont derrière moi—(Exclamations).

M. CAHILL: 24,000 énumérateurs du recensement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La seule mention des mots "favoristisme politique" fait rayonner de joie la figure des honorables membres de l'opposition.

M. COPP: Cet aveu nous plaît de votre part.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Quand il est question de faveurs ministérielles, oh! quelle joie! quelle joie! les honorables membres de l'opposition songent au temps où ils tiendront les rênes du pouvoir. C'est ce qui provoque ces applaudissements ces battements de mains de l'autre côté de la Chambre, chaque fois que quelqu'un prononce les mots "favoritisme politique!" C'est comme un bonbon délicieux qu'on roule sous la langue et qui pour eux a une douceur infinie. Veulent-ils arriver au pouvoir et en éprouver avec les joies les soucis? Je sais ce que veut dire l'expression "faveurs ministérielles". (*Exclamations*). Depuis que l'Intercolonial et le Nord-Canadien, peu de temps après, ont été soustraits au régime du favoritisme politique, l'ambiance, les conditions de la vie politique et administrative des anciens jours ne sont plus les mêmes. Depuis la mise en vigueur du nouveau régime, on m'a quelquefois demandé de trouver de l'emploi pour un tel ou un tel dans le personnel de l'administration du chemin de fer. Je n'y ai jamais réussi, je n'ai même jamais cherché à le faire. Personne dans les rangs du personnel administratif ou ailleurs ne saurait contredire cette affirmation en ce qui me regarde. Qu'est-ce que cela prouve? Que le Gouvernement ayant énoncé sa politique, a renoncé au favoritisme politique dans l'exploitation des chemins de fer et qu'il a laissé à l'administration le choix de son personnel, l'avancement de ses fonctionnaires et l'exploitation générale du réseau. Jamais je ne suis intervenu dans ces questions et ce que j'avance peut, je crois, s'appliquer avec autant de vérité à mes collègues. Je vais dire à la Chambre ce que j'ai entendu dire. Il m'est parvenu d'assez vives récriminations sur ce que, autrefois, on pouvait s'adresser à un ministre et obtenir que quelqu'un eût un emploi mais que depuis la réforme administrative, ce temps n'est plus, et que personne, semble-t-il, ne peut plus réussir par ce moyen. Et maintenant si quelqu'un vient dire que tout est affaire de favoritisme politique, que rien ne marche sans cela, l'auteur d'une pareille affirmation devra, je le crains, se résigner à passer pour un esprit irréfléchi, ou un peu étourdi, à son choix.

Je crois avoir dit tout ce que j'avais à dire. Il ne me reste qu'une seule remarque à faire pour confirmer la déclaration du très honorable premier ministre. Les membres du parlement, à quelque parti qu'ils appartiennent devraient s'unir aussi étroitement et aussitôt que possible afin de trouver une solution au problème qui se présente à nous. Il y va de notre réputation comme membres du Parlement, et c'est ce que la nation attend de notre part. Les citoyens envoient des représentants au Parlement; ceux-ci reçoivent des émoluments et sont supposés faire leur devoir comme député. Or, je prétends que le devoir de ce Parlement comme de tous ceux qui lui succèderont est d'oublier le passé, d'écarter pour longtemps sinon

toujours, les vieilles querelles de parti, afin de pouvoir aborder au moins une question avec la sincère intention de s'attaquer, non pas aux individus, mais à la source même du problème et, ce qui est encore mieux, d'essayer de trouver le bon moyen de le résoudre. Ce n'est pas en déclamant, ni en se lançant les uns aux autres les épithètes d'"éteignoirs" ou d'"autocrates" que nous arriverons à une solution. Les membres de ce Parlement ont assez d'intelligence, de bonne volonté et de talent pour trouver une solution qui, tout en étant graduelle, sera effective et pourra nous sauver. Je partage les sentiments de mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark); je ne suis pas assez pessimiste pour penser que le Canada, avec l'avenir qu'il a devant lui, ne peut pas se tirer lui-même de la difficulté provenant de la situation des chemins de fer. Je ne peux pas croire qu'avec du courage, de la persistence et de la confiance, nous ne puissions pas continuer pendant un, deux, trois et même plusieurs années jusqu'à ce que le développement du pays se soit effectué grâce aux splendides moyens de transport dont nous l'avons doté, et alors que les recettes de ces réseaux seront devenues presque suffisantes pour couvrir les frais et peut-être même donner des bénéfices. Mais, nous ne pouvons atteindre ce but que si, des deux côtés de la Chambre, nous appliquons toute notre attention et faisons moralement et socialement un effort commun pour trouver la solution de ce problème, l'un des plus importants qui se soit jamais présenté devant un parlement.

M. McKENZIE: Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion, mais je ne saurais résister à la tentation de participer à un débat auquel le très honorable ministre du Commerce (sir Georges Foster) a fait l'honneur de contribuer. J'ai quelques observations à présenter sur la proposition qui est devant nous et aussi sur les remarques que vient de faire le très honorable ministre.

Depuis que je parle en public, que ce soit dans cette enceinte ou ailleurs, je me suis toujours appliqué à recueillir dans le discours de mon adversaire tout ce qui pouvait servir à établir mes propres arguments. J'ai écouté très attentivement les remarques du très honorable ministre afin d'y trouver matière à réplique, mais je dois dire, avec tout le respect que je lui dois, qu'à part une abondance de locutions, je n'ai rien trouvé dans son discours qui ait une signification quelconque. L'expression "confidentiel" l'a bien préoccupé. Il a failli avouer que si nous, de ce côté-ci de la Chambre donnions à ce mot le même sens qu'indique l'amendement, il voterait peut-être pour la proposition. Je dois dire au très honorable ministre que ceux d'entre nous qui siègent ici depuis seize ou vingt ans savent le sens qu'ont donné d'habitude les gouvernements libéraux et conservateurs à cette expression. Depuis dix-sept ans que je suis député, je ne me rappelle pas une seule proposition, qu'elle soit venue des rangs du parti libéral ou de ceux du parti conservateur, qui ait blâmé le Gouvernement pour avoir refusé de donner des renseignements que celui-ci jugeait confidentiel et dont la divulgation ne lui paraisait pas être dans l'intérêt public. On a toujours laissé cela à la discrétion du ministre ou du Gouvernement. On a pu critiquer, mais je ne me rappelle pas un seul cas où on ait proposé de censurer le Gouvernement pour avoir jugé telle ou telle chose comme étant confidentielle.

Il n'y a aucun doute quant au sens de cette proposition. Elle laisse au Gouvernement le soin de juger ce qui est confidentiel et par conséquent ne doit pas être divulgué. Les termes mêmes de la proposition l'indiquent; autrement, elle n'aurait aucun sens.

J'accepte parfaitement la définition donnée par le député d'Halifax (M. McLean) qui a demandé au chef de l'opposition de le reprendre s'il ne partageait pas son avis. Il n'a pas été repris et il a continué son discours. Conséquemment je dis au très honorable ministre que le chef de l'opposition accepte l'interprétation donnée par l'honorable député d'Halifax et que l'amendement tel que présenté a l'expression et l'intention que lui donne l'honorable député d'Halifax. Dans ce cas, je demande à l'honorable premier ministre d'appuyer l'amendement et de conseiller à ses amis de l'appuyer parce que, à mon point de vue, on laisse presque tout à fait, sinon complètement, au Gouvernement de décider de ce qui devra être ou ne pas être produit.

L'attitude de certains sages est particulière. Le très honorable premier ministre dit que l'amendement est prématuré. Il dit que nous ne devrions pas proposer cet amendement avant d'avoir des renseignements. Imaginons que nous ne l'eussions pas proposé avant d'avoir des informations. Il nous aurait alors dit qu'il était ridicule de demander des renseignements que nous possédions déjà. Que faire avec des hommes de ce genre? Nous demandons ces ren-

seignements au moment psychologique, comme dirait mon très honorable ami. Comment pourrions-nous demander des renseignements de ce genre sauf par une motion demandant à la Chambre de se former en comité des subsides? Quel est le but de ce règlement qui existe en Grande-Bretagne et ici et dit qu'on doit présenter une motion avant que l'Orateur quitte le fauteuil pour permettre à la Chambre de se former en comité des subsides? La Chambre se forme en comité général pour les projets de lois publics et particuliers et pour une foule d'autres bills, mais c'est seulement dans le cas où la Chambre se forme en comité des subsides qu'une motion doit être présentée avant que l'Orateur quitte le fauteuil. Pourquoi cela? Parce que le Gouvernement se présente devant la Chambre et demande la permission de dépenser l'argent du peuple et c'est le droit de la Chambre de dire si, oui ou non, le Gouvernement est dans une situation qui justifie qu'on lui accorde cette permission.

Or, l'idée de l'amendement c'est que tout ce qui se rattache aux dépenses de fonds par le ministère des Chemins de fer soit soigneusement examiné. Je représente ici un certain nombre de citoyens et quand je retournerai voir mes commettants ils désireront avoir des détails touchant ce déficit de 70 millions dans les chemins de fer du Gouvernement. Je dirai que je n'en sais rien, qu'on nous a dit que c'était une somme globale et qu'ayant demandé des renseignements au premier ministre on nous a répondu qu'il n'était pas de l'intérêt du pays que nous soyons renseignés, les chemins de fer se trouvant sous la direction de quelque compagnie incorporée et que, par conséquent, nous pouvions nous abstenir de poser des questions à ce sujet. Alors, diront mes commettants, avez-vous demandé des renseignements à quelques autre personne? Oui, répondrai-je, j'ai demandé au ministre des Chemins de fer, mais il m'a rabâché les mêmes mots que le premier ministre, c'est-à-dire qu'il n'est pas d'intérêt public que le peuple sache quoi que ce soit touchant les chemins de fer. Si nous ne faisons pas accepter un amendement comme celui-ci, mes électeurs demanderont alors pourquoi nous avons voté des crédits pour les chemins de fer de la manière aveugle avec laquelle on nous demande de voter. Pourquoi compte-t-on que la Chambre va jouer à colin-maillard sur des questions de ce genre? Mais, monsieur l'Orateur, 70 ou 80 millions de l'argent du trésor sont en jeu et nous voulons dire à nos électeurs que nous avons provoqué un vote sur cette question, même s'il se trouve de l'autre côté une majorité pour nous écraser. Tel est le Gouvernement que nous possédons aujourd'hui, devant la situation que nous devons envisager et mon très honorable ami trouve à redire au discours de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) parce que, selon lui, ce monsieur emploie des termes trop violents. Je comprends mal cette simplicite enfantine de la part de mon très honorable ami.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Simplicité d'esprit.

M. McKENZIE: D'après les connaissances superficielles que nous pouvons recueillir sur ce Gouvernement, il faudrait lui appliquer autre chose que des mots cinglants. Il lui faut cet instrument qu'a employé un meilleur homme que l'honorable député de Queen-et-Shelburne; quelqu'un devrait s'emparer d'un fouet et s'en servir pour le chasser du pouvoir. C'est ce qu'on devrait faire et mon très honorable ami devrait s'estimer heureux de ne pas avoir été mis en contact avec quelque chose de plus matériel, de plus violent et de plus douloureux que de simples allusions à des lanternes sourdes. De sa voix la plus douce et la plus mielleuse le premier ministre dit qu'il désire beaucoup nous donner des renseignements.

Il veut tout nous dire au sujet des dépenses d'argent faites pour les chemins de fer, mais on ne peut pas avoir confiance au département des Chemins de fer, nous ne pouvons pas compter sur les renseignements de ce département. Mais, dit-il, le député senior d'Halifax (M. Maclean) a trouvé un remède à tous ces maux; il va ajouter encore une cinquième roue au chariot et augmenter le nombre des comités permanents que nous avons déjà. Il va nommer un comité permanent devant lequel—dit mon très honorable ami—vous irez et boirez abondamment, à cœur content, à la source des renseignements et le public n'en saura rien. A-t-on jamais entendu une proposition plus enfantine que celle-là? J'ai suivi les comités de cette Chambre depuis les dernières 17 ou 18 années et, monsieur l'Orateur, je n'ai jamais vu un comité s'occupant d'une affaire importante où il n'y avait pas une galerie de spectateurs tout autour de nous, composée des représentants de tous les journaux du pays qui recueillaient toutes les phrases qui en valaient la peine. Le très honorable premier ministre pense-t-il que lorsque cette grande invention fonctionnera en pleine lumière, nous ne verrons pas encore les mê-

mes oiseaux? Je pense qu'il se flatte un peu trop s'il croit que leur curiosité est tellement satisfaite par l'exposé du ministre des Chemins de fer qu'ils ne seront pas à l'affut d'autres renseignements. Je crois qu'ils seront sur le qui vive et s'ils peuvent obtenir quelque renseignement, comme le dit l'immortel Burns, ils l'imprimeront et le pays saura exactement ce que fait cette grande entreprise.

Si nous devons avoir des renseignements pourquoi ne pas nous les communiquer par la voie régulière. Je prétends que le département des Chemins de fer est la source légitime, régulière et constitutionnelle où nous pouvons obtenir un renseignement sur tout l'argent dépensé pour les chemins de fer du pays. Ni moi-même, ni les députés qui appuient le Gouvernement, ni aucun autre membre de cette Chambre ne devrions être chargés de la responsabilité de courir après les témoins en dehors de cette Chambre pour obtenir des informations. Nous entretenons un département des chemins de fer avec un nombreux personnel. Si ce personnel n'est pas suffisant pour fournir à la Chambre les informations qui lui sont absolument nécessaires, je consens à lui accorder toute l'aide dont il a besoin pour obtenir cette information de la bouche du ministre responsable qui est à la tête de ce département.

L'enceinte du Gouvernement est l'endroit ou l'on doit demander et obtenir les renseignements relatifs à tous les départements pour l'avantage du peuple. C'est la position que nous prenons et j'estime qu'elle peut être défendue devant n'importe quel auditoire intelligent dans cette Chambre ou ailleurs. Je serai très surpris qu'un membre sérieux et intelligent de cette Chambre crût devoir voter contre l'amendement. Nous avons dix-neuf ou vingt départements qui sont tous des administrations splendides.

Le très honorable premier ministre a dit qu'il n'y avait aucune comparaison possible entre les dépenses du département des Chemins de fer et celles du département des Travaux publics. Mais, monsieur l'Orateur, n'est-ce pas entièrement une question de degré? L'un dépense plus d'argent que l'autre, indubitablement, mais ils dépensent tous les deux de l'argent. Si l'un dépense dix millions et l'autre trois cents millions, n'avons nous pas droit à autant de renseignements pour le premier que pour le second? Si le peuple a le droit de savoir quel argent on dépense dans le département des Travaux publics n'a-t-il pas logiquement le même droit d'être informé des dépenses qui se font dans le département des Chemins de fer? J'insiste sur ces arguments auprès des représentants du peuple dans cette Chambre. Nous avons les départements suivants: Les Travaux publics, la Milice et Défense, Marine et Pêcheries et Affaires navales, Intérieur, Agriculture, Immigration et Colonisation, Finance, Mines, Justice, Travail, Postes, Rétablissement des soldats dans le civil, Douanes, Commerce et Industrie, Secrétariat d'Etat, Solliciteur général, Affaires extérieures et le département des Chemins de fer. Nous avons dix-sept départements sans compter les Chemins de fer. L'amendement dit que nous avons droit à ce qu'on nous rende compte de chaque dollar dépensé dans les départements de l'administration. Supposons que nous laissions de côté le département des Chemins de fer, nous disons, en réalité, si l'amendement n'est pas adopté que pour les dix-sept départements qui dépensent des millions de dollars, nous n'avons droit à aucun renseignement et je comprends d'après l'attitude du très honorable ministre et de ceux qui supportent le premier ministre qu'ils prétendent—et voteront en conséquence—que nous ne devrions avoir aucun compte provenant de tous ces départements. Quand les députés ministériels retourneront dans leurs circonscriptions on les interrogera sur les dépenses des différents départements publics et on leur demandera: "Avez-vous voté pour que la Chambre obtienne les renseignements qu'elle a demandés?"

Ils seront forcés de répondre non et d'avouer: "Nous avons voté contre l'amendement du chef de l'opposition"; le peuple se rendra compte alors qu'il n'obtiendra pas de renseignements sur ces questions.

M. BUTTS: J'aimerais à savoir si mon honorable ami est pour ou contre la diminution des salaires des ouvriers?

M. McKENZIE: Je suppose que mon honorable ami était absent lorsque le texte de l'amendement a été lu ici, car autrement il se serait rendu compte que la proposition n'a absolument rien à faire avec l'augmentation ou la diminution des salaires des ouvriers. Que mon honorable ami se donne la peine de lire la motion et il se convaincra que la version que j'en donne est absolument exacte.

Je l'ai fait observer, monsieur l'Orateur, nous avons des sommes énormes à débourser dans dix-neuf ou vingt services administratifs; les représentants du peuple siègent ici au Parlement et nous sommes en

face d'un Gouvernement qui nous déclare carrément que nous n'obtiendrons pas de renseignements touchant la défense de ces crédits, sauf ceux que les ministres, avec la gracieuseté et la bonne nature qui les distinguent, voudront bien nous communiquer. Nous serons donc quelque peu dans la même posture que la femme qui déclarait qu'elle serait parfaitement satisfaite de se nourrir des croûtes qui tomberaient de la table de son seigneur et maître. Il ne nous reste donc plus à admettre que le très honorable ministre qui vient de reprendre son siège, ainsi que ses collègues dans le cabinet, sont des seigneurs de ce type. Nous devrons nous asseoir à leurs pieds et attendre après les miettes de renseignements qu'ils voudront bien nous jeter et que nous serons trop heureux de ramasser. Voilà l'attitude qu'adopte le Gouvernement et voit à la situation qui est faite aux membres de l'opposition. L'attitude adoptée par mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) qui était aux pieds de Gamaliel lui-même, avant de venir au pays et qui nous répète tout le temps qu'il tient du grand Gladstone lui-même les principes libéraux dont il est saturé, a donc lieu de m'étonner et de me surprendre grandement. S'il est une doctrine que Gladstone a soutenue entre toutes, c'est bien celle de la souveraineté du peuple, qui doit être tenu au courant de tous les renseignements nécessaires à la bonne administration de la chose publique. J'ai donc lieu d'être surpris que mon honorable ami prête le flanc à l'accusation de fermer les yeux à la lumière, et de faire cause commune avec les scribes et les pharisiens de la droite, qui sont disposés à refusés au Parlement la moindre bribe de renseignements.

Nous avons établi hors de tout doute, suivant moi, que les représentants du peuple ont le droit d'obtenir tous les renseignements raisonnables touchant les deniers publics qui ont déjà été déboursés ainsi que les sommes qui le seront dans le cours du prochain exercice. Qu'advient-il de l'argument que le secret doit être maintenu autour des opérations du Gouvernement? Mais nous serions satisfaits d'obtenir les renseignements qui sont consignés dans le rapport de l'auditeur général concernant l'administration des divers services publics et nous n'en attendons pas d'autres. Le rapport de l'auditeur général traite d'affaires qui sont terminées depuis plus d'un an. Est-ce que le secret autour de ces opérations doit être maintenu indéfiniment? Lorsque l'administration a acheté et payé des traverses de chemin de fer ou des locomotives, lorsqu'elle a déboursé des millions de piastres pour l'amélioration du réseau de nos chemins de fer nationaux et que ces affaires sont closes, il n'y a rien qui empêche le Gouvernement de communiquer tous les renseignements au Parlement. Pourrait-on poser une théorie plus absurde que de prétendre que cette attitude de secret et de cachetterie doit être maintenue indéfiniment et qu'après un règlement final de comptes, les représentants du peuple n'ont pas le droit de savoir les détails ni comment les deniers publics ont été dépensés? Certes, je le répète, le ministère des Chemins de fer devrait suivre la coutume établie dans les autres services de l'administration et consigner dans le rapport de l'auditeur général les détails de toutes les opérations qu'il a effectuées au cours de l'exercice écoulé.

Je ne pose pas un nouveau principe lorsque je soutiens que le Parlement n'a pas le droit de s'écarter un seul instant des principes de la responsabilité ministérielle en tant dans l'administration de tous les services. Nous n'avons pas le droit de faire cela, car si nous ne maintenons pas fermement ce principe, c'en est fait du Gouvernement responsable. Du moment que vous abandonnez le principe de la responsabilité ministérielle en ce qui concerne la dépense des deniers publics, le Parlement n'a plus de terrain solide sur quoi s'appuyer et le peuple est privé du dernier vestige du Gouvernement responsable. Voilà la situation qui se produit du moment que le Gouvernement se décharge de sa responsabilité pour des dépenses de toute nature sur les épaules d'une compagnie quelconque ou d'un groupe d'administrateurs, qui ne sont pas tenu de venir expliquer aux représentants du peuple la situation dans laquelle ils se trouvent ainsi que la façon dont ils ont déboursé les deniers publics. Or, le Gouvernement ne s'adresse pas au Parlement à cette heure dans l'unique but de combler cet énorme déficit de $70,000,000. Au cours du présent débat, quelqu'un a fait observer que cette somme est plus considérable que le total des dépenses publiques du Dominion du Canada, il y a douze ou quinze ans passés.

Dans le manifeste qu'il publiait en 1911, le ci-devant premier ministre du Canada disait au peuple que la dépense de 87 millions était de soi la preuve d'une administration extravagante et corrompue. Nous sommes aujourd'hui bien près de cette somme dans le déficit d'un seul service, et on

nous dit de ne pas ouvrir la bouche. Que dirait mon très honorable ami si les choses étaient renversées et que, siégeant à la gauche, il parlât à l'appui de la présente proposition? Ce ne sont plus les dictionnaires qui voleraient, mais des roches, et on nous les lancerait de telle façon que la vie d'aucun des nôtres ne serait sûre. Mais non, le très honorable premier ministre parle avec suavité, avec le plus grand calme; il trouve mauvais que l'on écrive son nom en lettres noires sur du papier blanc, parce que cela pourrait avoir l'air d'une lanterne sourde, ou de quelque chose ayant l'effet de flétrir la réputation des saintes personnes qui siégent sur les bancs ministériels. Non seulement on nous demande de trouver cette somme de 70 millions, mais quiconque jette les yeux sur les pages 34, 35 et 36 du budget constate qu'à l'occasion des seuls chemins de fer, on nous demande de voter une somme de près de 165 millions, laquelle sera prise sur les salaires durement gagnés des pauvres de ce pays. Malgré cela, on veut que nous acceptions les dires du ministre des Chemins de fer, qui ne nous donne aucun renseignement sur lequel on puisse établir une opinion à peu près juste.

Permettez-moi de dire pour terminer que nous ne demandons rien que de juste et de raisonnable en exigeant que l'on donne à cette Chambre et au pays les informations les plus complètes sur la dépense de chaque département, y compris le département des Chemins de fer.

M. BUTTS: Mon honorable ami me permettra-t-il une question? Quels sont donc ces chevaliers... (*Exclamations.*)

(L'amendement de M. Mackenzie King, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Lemieux,
Baldwin,	Lesage,
Béland,	Maclean (Halifax),
Boivin,	McCrea,
Bourassa,	McDermand,
Boyer,	McDonald,
Brouillard,	McGibbon (Argenteuil),
Bureau,	McKenzie,
Cahill,	McMaster,
Cannon,	Marcil (Bonaventure),
Cardin,	Marcile (Bagot),
Casgrain,	Mayrand,
Chisholm,	Michaud,
Copp,	Molloy,
d'Anjou,	Murphy,
Délisle,	Pacaud,
Demers,	Papineau,
Denis,	Parent,
Desaulniers,	Pedlow,
Deslauriers,	Pelletier,
Duff,	Power,
Euler,	Prevost,
Fafard,	Rinfret,
Fielding,	Robb,
Fontaine,	Ross,
Fortier,	Savard,
Fournier,	Séguin,
Gervais,	Sinclair (Antigonish-et-Guysborough),
Gordon,	Sinclair (Queen) (I.P.-E.),
Gould,	Stein,
Halbert,	Thomson (Qu'Appelle),
Hunt,	Trahan,
Jacobs,	Truax,
Kay,	Turgeon,
Kennedy (Essex-Nord),	Verville,
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),	Vien,
King,	White (Victoria)—79.
Lanctôt,	
Lapointe,	
Lavigueur,	
Leduc,	
Léger,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allan,	Hartt,
Anderson,	Hay,
Andrews,	Henders,
Argue,	Hocken,
Armstrong (Lambton),	Hughes (sir Sam)
Armstrong (York),	Keefer,
Arthurs,	Kemp (sir Edward),
Ball,	Knox,
Best,	Lang,
Blair,	Long,
Bolton,	MacKelvie,
Bonnell,	Mackie (Edmonton),
Borden (sir Robert),	Mackie (Renfrew),
Bowman,	MacNutt,
Boyce,	McCurdy,
Brien,	McGibbon (Muskoka),
Bristol,	McGregor,
Butts,	McIntosh,
Casselman,	McIsaac,
Chabot,	McQuarrie,
Chaplin,	Maharg,
Charters,	Martin,
Clark (Bruce),	Meighen,
Clark (Red-Deer),	Merner,
Clarke (Wellington),	Middlebro,
Clements,	Morphy,
Cockshutt,	Mowat,
Cooper,	Munson,
Cowan,	Myers,
Crerar,	Nesbitt,
Cronyn,	Nicholson (Algoma),
Crothers,	Paul,
Crowe,	Peck,
Cruise,	Porter,
Currie,	Redman,
Davidson,	Reid (Grenville),
Davis,	Reid (Mackenzie),
Doherty,	Sexsmith,
Douglas (Strathcona),	Shaw,
Douglas (Cap-Breton-Sud-et-Richmond),	Sheard,
Drayton (sir Henry),	Simpson,
Edwards,	Smith,
Elkin,	Spinney,
Finley,	Stacey,
Foster (sir George)	Steel,
Foster (York),	Stevens,
Fraser,	Stewart (Hamilton),
Fripp,	Stewart (Lanark),
Fulton,	Sutherland,
Gauthier,	Thompson (Weyburn),
	Thompson (Hastings),
	Thompson (Yukon),
	Tolmie,

Glass,	Tremain,
Green,	Tweedie,
Griesbach,	Whidden,
Guthrie,	Wigmore,
Halladay,	Wilson (Wentworth),
Harold,	Wilson (Saskatoon),
Harrison,	Wright—117.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Mewburn,	Pardee,
Charlton,	McCoig,
Manion,	Johnston,
Calder,	Gauvreau,
Nicholson (I.P.-E.),	Devlin,
Blake,	DuTremblay,
Lalor,	Ethier,
Scott,	Tobin,
Boys,	Lafortune,
Ballantyne,	Déchêne,
McLean (Royal),	Proulx.

M. JOHNSTON: J'ai été pairé avec l'honorable député de Fort-William-et-Rainy River (M. Manion). J'aurais voté pour l'amendement.

L'hon. M. MEWBURN: J'ai été pairé avec l'honorable député de Lambton-Ouest (M. Pardee). J'aurais voté contre l'amendement.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Commerce.—Traitement du personnel, $371,612.50; dépenses casuelles, $22,000.

M. CAHILL: Avant que le ministre explique ce crédit, je désirerai demander au Gouvernement s'il a l'intention, au cas où ce crédit serait adopté, d'examiner les subsides des autres ministères.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je ne connais aucune raison pour laquelle cette question demande une réponse spéciale. Le Gouvernement a l'intention de continuer l'examen des subsides comme il a été annoncé hier soir — les subsides que nous pourrons traiter dans une limite de temps raisonnable.

L'hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami a donc l'intention de discuter les subsides d'un autre département?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Oui.

M. CAHILL: Je désire avoir une réponse à ma question, car je comprends qu'il est d'usage, en cette Chambre, au moins depuis que j'en fais partie, que l'on examine un crédit à la fois — je veux dire un département — sauf le consentement de l'opposition. Si mon honorable ami prétend, comme l'autre jour, qu'il a le droit d'examiner les crédits d'un département quelconque, il pourrait mentionner tous les départements un jour; puis, l'autre jour, examiner tous les départements, étudiant un crédit à la fois, ce qui empêcherait l'opposition de proposer une résolution quelconque sur la proposition de passer à l'examen des subsides. Cela n'est pas juste; si le Gouvernement doit continuer dans son attitude sur les premiers crédits budgétaires, et si c'est son intention d'examiner deux ou trois crédits en un soir, l'opposition n'a qu'une protection, et c'est celle d'empêcher que le Gouvernement fasse adopter le premier crédit jusqu'à ce qu'on nous dise combien de crédits ou combien de ministères on doit examiner en une séance.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je crois saisir l'idée de mon honorable ami. Cependant, il ne s'est pas exprimé correctement; il a dit "crédits" alors qu'il voulait dire "ministères". Nous avons certainement l'intention d'adopter tous les crédits que le comité pourra raisonnablement examiner.

En ce qui concerne les ministères, je comprends ce que l'honorable député a en vue; c'est que si nous examinons plus d'un ministère ce soir, cela nous permettra, les jeudis et vendredis, d'examiner ces ministères sans le consentement requis par les règlements. C'est ce qu'il veut éviter, et je pense qu'il a raison jusqu'à un certain point. Je crois qu'il serait juste de l'interpréter ainsi: si les honorables députés de l'opposition veulent nous donner avis qu'ils désirent proposer une motion contre un ministère quelconque, je crois qu'il serait juste que, de notre part, nous n'examinions pas les crédits de ce ministère, sauf un jour fixé spécialement pour la proposition de cette résolution. D'autre part, je ne crois pas qu'il soit à propos que le Gouvernement se refuse le privilège d'examiner plus d'un ministère en un même jour; autrement, je ne vois pas comment nous discuterons les prévisions budgétaires; la Chambre en serait trop retardée. Les règlements parlementaires le permettent. Si mardi — pendant assez longtemps — le seul jour disponible à ces fins — nous n'examinons qu'un ministère en une séance nous nous trouverons à n'examiner qu'un budget départemental par semaine, et dans ce cas, la session serait trop longue.

Nous ne nourrissons pas le moindre désir d'éviter des amendements à la motion invitant la Chambre à se déclarer en comité des subsides, si l'opposition veut prendre à partie de cette façon n'importe quel dépar-

tement. Qu'elles désigne celui qu'elle entend attaquer, et nous ferons en sorte de présenter une motion tendant à la formation du comité des subsides et se rapportant directement à ce département-là. Cela me semble juste.

L'hon. MACKENZIE KING: Je pourrais faire observer au premier ministre que nous pourrions vouloir discuter d'autres affaires que celles qui ont exclusivement trait à un département. Il est bien des sujets que nous aimerions traiter au moment de siéger en comité des subsides. Mon honorable ami sait qu'il peut empêcher la discussion en passant le même soir d'un département à l'autre. Ce que nous cherchons à conserver c'est le droit à la discussion afin d'empêcher qu'on nous baillonne comme on l'a fait cet après-midi au sujet des renseignements. Le premier ministre n'a guère rendu justice au député de Pontiac (M. Cahill), lorsqu'il a donné à entendre que celui-ci ne s'était pas exprimé d'une façon intelligible. J'ai catégoriquement posé la question au sujet des départements et mon honorable ami a répondu qu'il se poposait de s'occuper aussi d'autres départements, si faire se pouvait. Pourquoi, dit-il à l'honorable préopinant qu'il n'a pas présenté l'affaire d'une façon intelligible?

Le très hon. M. MEIGHEN: Parce qu'il a parlé d'item, au lieu de parler de départements, et que les deux mots n'ont pas le même sens.

L'hon. MACKENZIE KING: J'ai parlé des départements.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais que mon honorable ami l'a fait et j'ai exprimé l'intention du ministère. Cependant, je ne me propose pas de réaliser cette intention à l'encontre du droit qu'a l'opposition de prendre un département à partie. Je crois que c'est se montrer aussi juste qu'un gouvernement peut l'être. Le ministère n'est pas tenu, que je sache, en dehors du règlement, de fournir constamment à l'opposition l'occasion de discourir sur tous les sujets. Pourtant, je crois juste de sa part de la mettre en état d'attaquer un département, bien que le règlement nous autorise pleinement à passer d'un département à l'autre.

Je conçois que nous pourrions abuser de cette prérogative, mais je n'en ai pas l'intention. Toutefois, il est assurément loyal de notre part de dire que si l'opposition nomme seulement le département ou les départements au sujet desquels elle entend soumettre des projets de résolution, nous sommes prêts à lui en fournir l'occasion en mettant en discussion le budget de ces départements. Je ne pense pas qu'un gouvernement soit jamais allé aussi loin, et j'ai la quasi certitude qu'aucun gouvernement n'ira jamais plus loin.

L'hon. MACKENZIE KING: Pourquoi nous restreindre aux départements?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est l'objet de la condition, attachée au règlement, qui décrète que nous ne siégerons pas en comité des subsides le jeudi ou le vendredi, sauf pour délibérer le budget d'un département qui est déjà venu sur le tapis—de sorte qu'on puisse présenter une motion concernant ce département. Nous ne nous proposons de violer l'esprit ni la lettre du règlement.

L'hon. MACKENZIE KING: Ainsi, nous pourrions vouloir discuter la question du service civil qui n'a pas trait à un département. Pourquoi n'en aurions-nous pas le droit?

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette discussion peut avoir lieu; rien ne s'y oppose.

M. CURRIE: J'admets l'avis que le présent débat n'est pas permis. Il repose entièrement sur des hypothèses.

M. BUREAU: Ce débat est permis. J'ai soulevé la question l'autre soir, quand le ministre de la Justice a voulu mettre en discussion le budget de son ministère. Nous voulons empêcher qu'on nous enlevât le droit de présenter une motion qui aurait mis ce ministère en cause, uniquement parce que son budget serait venu sur le tapis ce soir-là. Au moment où j'agitais cette question, le premier ministre est sorti et j'ai suggéré au ministre du Commerce d'en venir à une entente à ce sujet.

Depuis vingt ans que je fais partie de la Chambre; il a toujours été de règle qu'au moment où la séance allait être levée, le premier ministre ou le ministre qui dirigeait les délibérations, annonçat les travaux ou le budget du département qui seraient entrepris le lendemain. La veille, le premier ministre avait dit: "Tout département dont nous jugerons à propos de nous occuper", ou d'autres paroles comportant le même sens. Je ne me rappelle pas les paroles mêmes, mais elles ont été répétées le lendemain, et j'ai dit qu'elles étaient vagues. Je pensais que c'était une réponse que nous ne méritions pas, une réponse dénués de courtoisie. J'ai alors déclaré que, par politesse, il avait toujours

été de règle d'apprendre à l'opposition quelle serait la besogne du lendemain, et que la réponse du premier ministre le laissait libre de mettre en discussion comme ce soir, des articles du budget de plus d'un département de manière à empêcher l'opposition de présenter une motion le jeudi ou le vendredi.

M. CURRIE: Je vous prie de nouveau de déclarer cette discussion irrégulière. Le comité n'est en ce moment saisi d'aucune question.

Des DEPUTES: A l'ordre.

M. CURRIE: Je réclame votre décision, monsieur le président. Cette même question revient sur le tapis tous les soirs, or, il n'est pas permis de la discuter au moment où nous sommes appelés à examiner cet article du budget.

M. BUREAU: Je désire rectifier.

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) soulève la question de règlement. S'il a des observations à faire à cet égard, je me ferai un plaisir de l'écouter.

M. CURRIE: Je vais expliquer le point de règlement. Depuis plusieurs soirs on régale la Chambre d'un débat sur cette question, qui est d'ordre purement hypothétique. Si le premier ministre invitait la Chambre à passer à l'examen du budget d'un autre ministère, il y aurait lieu de soulever cette question; mais ce n'est nullement le cas en ce moment, et discuter un tel sujet, c'est s'écarter de l'objet de nos délibérations qui, pour l'instant est un article du budget. Quant aux sujets qui devront être plus tard amenés sur le tapis, il m'a été donné d'occuper assez longtemps un siège en cette Chambre pour avoir entendu discuter cette question par l'ex-premier ministre et par l'honorable représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding). Dans le temps, lorsque le leader de la Chambre annonçait le programme d'une prochaine séance, il ne se contentait pas de mentionner un seul département; bien souvent il en nommait jusqu'à quatre et terminait en disant que la Chambre passerait "à tous les autres objets qui pourraient lu être soumis". A part toutes ces raisons, je prétends que toute cette discussion se fait sur une simple hypothèse et que rien n'autorise le comité à la poursuivre.

M. BUREAU: Je voudrais me reprendre. J'ai dit tantôt que nous ne pourrions pas faire de motion le jeudi et le vendredi; mais ce que j'entendais, c'est qu'il nous serait impossible de discuter le point de règlement.

[M. Bureau.]

M. CURRIE: L'honorable député ne le discute pas.

M. BUREAU: Mon honorable ami nous a parlé des gouvernements passés. Ce que je dis en ce moment se rapporte à ce qui est survenu depuis une semaine.

M. CURRIE: Nous le savons assez.

M. le PRESIDENT: Je prie l'honorable représentant de Trois-Rivières (M. Bureau) de ne point sortir du sujet et de s'en tenir à la question.

M. BUREAU: Suivant votre décision, n'importe quel ministre pourra, une fois ce crédit adopté, mettre à l'étude un crédit d'un autre ministère, et par suite, les jeudis et vendredis, la Chambre passera à l'examen de ces crédits sans motion préalable à cet effet.

M. CURRIE: Ce n'est pas là-dessus que porte le rappel au règlement.

M. BUREAU: Mais oui. Le comité n'a pas autre chose à examiner. Je prétends que le rappel au règlement est mal fondé.

M. CANNON: On vient d'entendre un militaire expliquer la loi, moi qui suis avocat, je vais tâcher de discuter la question de règlement telle que je la comprends. Si je ne me trompe, lorsque le Gouvernement invite la Chambre à se former en comité des subsides, le règlement. . .

M. le PRESIDENT: La question de règlement soumise au président, c'est de savoir si les députés ont le droit de discuter le point de règlement sur lequel le représentant de Dorchester (M. Cannon) va adresser la parole.

M. CANNON: J'allais précisément expliquer que j'ai le droit de discuter le point de règlement en question. Ce droit, je désire l'exercer. La question de règlement consiste à savoir si le Gouvernement pourra nous empêcher de proposer un amendement à la motion invitant la Chambre à siéger en comité des subsides si les crédits de plus d'un département viennent en discussion au cours d'une même séance. Si ce n'est pas là le point de règlement, il serait temps que le président nous explique en quoi il consiste réellement.

M. LAPOINTE: Monsieur le président, si vous le permettez, je désirerais discuter le point de règlement. La question qui est soulevée me semble être celle-ci: A-t-on le

droit, avant de discuter le premier item qui nous a été soumis, de savoir d'abord du Gouvernement s'il entend mettre en discussion les item d'un autre département?

Je suis heureux d'avoir su découvrir la véritable question qui vous est soumise.

Je crois que nous avons ce droit, afin d'éviter un malentendu comme nous en avons eu la semaine dernière. Il est important pour l'opposition que cette question soit réglée d'une façon définitive. Il est vrai que nous avons le droit, je crois, même après avoir discuté quelques crédits pour tous les départements, de proposer des résolutions avant que la Chambre ne se forme en comité des subsides, sauf les jeudis et vendredis, mais nous ne pourrions pas proposer une résolution concernant un département spécial lorsque les crédits de ce département-là auraient déjà été discutés.

M. MORPHY: Monsieur le Président, l'honorable député me permettrait-il de lui poser une question?

M. LAPOINTE: Certainement.

M. MORPHY: Quel est le point d'ordre.

M. LAPOINTE: Le point d'ordre est de savoir—et je l'ai déjà dit une fois—si, avant de procéder à l'étude des crédits, nous avons le droit d'obtenir de la part du Gouvernement une déclaration qu'il ne procédera ce soir à l'étude des crédits d'aucun autre département. Je crois que le point d'ordre soulevé par l'honorable député de Simcoe (M. Currie) est erroné et que nous avons le droit de procéder à cette discussion.

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) a soulevé une question de règlement qui a été pleinement discutée par les honorables députés de Dorchester (M. Cannon) et de Québec-Est (M. Lapointe). L'honorable député de Simcoe-Nord désire savoir si oui ou non un membre a le droit de questionner le chef du Gouvernement sur ses intentions concernant l'adoption des crédits et le nombre de départements qui présenteront leurs crédits à la séance actuelle. La question en discussion est l'article 21 du budget relatif aux appointements et aux dépenses imprévues du ministère de l'Industrie et du Commerce. Strictement parlant, l'honorable député de Simcoe-Nord a raison, vu que la question qui a été posée ne relève pas de cet article. Cependant, le président hésiterait à décider qu'une question qui concerne l'expédition des affaires du comité ne pourrait être demandée en aucun temps dans le but d'obtenir une meilleure entente entre les deux ou trois partis de la Chambre, et hâtant ainsi les travaux du Parlement. Bien que la question s'écartât du sujet, elle était fort raisonnable et la réponse ayant été donnée, je prie les honorables députés de reprendre la discussion de l'article à l'étude.

M. BUREAU: Je vois une augmentation de $9,000 sous le chapitre des appointements.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le crédit demandé est de $371,612.50 pour les appointements et de $22,000 pour les dépenses imprévues. Le nombre des employés pour l'exercice de 1921-1922, comme on le voit, est de 278. Les crédits primitifs de 1920-1921 demandaient 221 employés et $291,-089.50. Il faut ajouter à ce nombre, en vertu du décret 2958, la permutation de 57 employés avec la somme de $49,763. Cet arrêté ministériel décrétait que les employés temporaires des divers départements qui avaient été nommés avant une certaine date, et dont les services étaient satisfaisants, seraient placés sur la liste des permanents par la commission du service civil. Ces permutations, au lieu d'être imputées aux crédits du service extérieur, l'ont été à l'administration centrale. Voilà l'explication des $49,763. Le nouveau classement a augmenté les appointements jusqu'à concurrence de $20,862.50. Les sommes étant additionnées, nous avons le total de $371,-612.50. Le personnel de 1921 est exactement le même que celui de l'exercice précédent, soit 278 fonctionnaires. La somme requise pour les augmentations d'appointements est de $9,897. Nous avons donc, dans tout le service, le même nombre de fonctionnaires, les augmentations étant dues aux permutations et au nouveau classement.

M. VIEN: Quelles sont les fonctions du directeur du service des renseignements commerciaux?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le directeur actuel est l'un des plus anciens et des plus expérimentés de nos commissaires du commerce. Il a débuté dans le Sud-Africain, puis est passé dans l'Amérique du Sud. Il a servi au front durant deux ou trois ans. Puis il a été chargé de faire une inspection des commissaires du commerce de tout l'univers. Il a la direction de tout le personnel des commissaires du commerce. Il a aussi la juridiction de tout le service qui comprend les instructions à nos commissaires dans les diverses parties de l'univers, la réception de leurs rapports, l'examen de ces rapports, leur publication dans le "Bulletin hebdomadaire" et toute la cor-

respondance avec les hommes d'affaires du Canada qui sont plus ou moins en relations avec les pays où se trouvent nos représentants. Bref, c'est le chef de ce considérable et important service.

M. JACOBS: Où est-il maintenant?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Dans le bureau ici, à Ottawa. Il est de retour d'une visite d'inspection. Il a été promu à ses fonctions actuelles après un examen de concours.

M. JACOBS: Combien de commissaires du commerce y a-t-il en tout?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je pourrais répondre plus complètement sur un crédit plus approprié, mais je puis dire que nous avons de vingt à trente commissaires du commerce.

M. VIEN: Est-ce au directeur des informations commerciales qu'incombe l'organisation des agences commerciales à l'étranger? Conseille-t-il le ministre sur l'organisation de ces agences?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est absolument cela.

M. VIEN: A-t-il recommandé aucune mission ou agence commerciale aux Etats-Unis?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

M. VIEN: A-t-il étudié cette question?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je pourrais peut-être en quelques mots expliquer mieux la question à mon honorable ami. Nous n'avons pas, en principe, institué de commissariat du commerce aux Etats-Unis. Nous n'y en avons pas actuellement; nous n'en avons jamais eu.

M. VIEN: Pourquoi pas?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Avant la guerre, j'avais commencé à étudier avec mes fonctionnaires la question de l'opportunité d'étendre le service jusqu'aux Etats-Unis, et nous avions fait de grands progrès dans l'examen de toute cette question. Cependant, la guerre est intervenue, et nous n'avons pas pu réaliser ce projet. Après l'armistice, j'ai repris la question, et depuis elle a été examinée assez à fond. Nous n'avons pas encore adopté le projet d'étendre nos commissariats jusqu'aux Etats-Unis, mais cette question est à l'étude, et j'espère que nous en arriverons à une décision avant la fin de la session, parce que si nous décidons d'avoir des commissariats du commerce aux Etats-Unis il nous faudra une loi qui y pourvoie.

M. JACOBS: Je conseillerais qu'elles fussent appelées "commissions du troc et du commerce".

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon opinion tout d'abord a été qu'il était moins nécessaire d'avoir un système de commissariats du commerce aux Etats-Unis que dans les pays plus éloignés. Les Etats-Unis nous avoisinant sur un parcours de 3,000 ou 4,000 milles; ayant avec eux les relations les plus intimes, relativement à nos ressources, de même que par l'offre et la demande et l'approvisionnement des deux pays; avec de grandes facilités de communications rapides d'un pays à l'autre; avec une connaissance intime de marchés et de leurs avantages, avec les nombreux échanges commerciaux entre les Etats-Unis et le Canada, connaissant mieux et plus généralement les Etats-Unis que les autres pays, il n'y avait pas la même nécessité de commission du commerce là qu'ailleurs. D'ailleurs, nous avons étudié cette question de commissariats du commerce graduellement, et les dépenses qui s'y rapportent sont, naturellement, en proportion de la distribution. Si nous entreprenions de placer des agents commerciaux aux Etats-Unis, il serait difficile d'éviter d'en placer un grand nombre. Les Etats-Unis couvrent un vaste territoire, et nos opérations commerciales s'étendent d'une côte à l'autre, du quarante-neuvième degré à la limite méridionale du pays. Toutes ces considérations ont contribué à nous retarder, et elles sont causes de ce que le ministère, sous les anciens gouvernements comme sous le Gouvernement actuel, n'a pas jugé à propos d'étendre ce système jusqu'aux Etats-Unis.

M. VIEN: Je ne veux pas être...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député me permettra peut-être de l'interrompre. Je pourrais peut-être lui dire la même chose; si nous nous entendons pour examiner ces questions lorsque nous en viendrons au crédit qui s'y rapporte, je crois que nous pourrions hâter le travail du comité.

M. VIEN: Je désire rappeler à mon très honorable ami que je suis strictement dans les limites du crédit.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne mets pas en doute le droit de mon honorable ami de poser des questions, et

j'y répondrai. Je propose tout simplement que nous procédions par ordre de crédit en crédit. J'ai un crédit de deux ou trois cent mille piastres pour l'extension des commissariats du commerce, et je crois que, lorsque nous l'étudierons, nous pourrons discuter plus avantageusement la question que traite mon honorable ami. C'est là ce que je lui propose.

M. VIEN: Je viens de poser une question au ministre. Le directeur de l'information commerciale doit-il proposer au ministre l'organisation des commissions de commerce à l'étranger? Le très honorable ministre a répondu affirmativement. J'ai posé alors cette autre question: Le ministre a-t-il reçu quelque suggestion de la part de ce fonctionnaire relativement à la création de commissions de commerce aux Etats-Unis? Non, a répondu le ministre, ce fonctionnaire n'a pas fait pareille suggestion, mais j'ai moi-même, avec le concours de mon expert en ces matières, étudié la question et jusqu'à présent, à cause de la guerre et d'autres conditions défavorables, nous n'avons pas jugé à propos d'établir de telles commissions de commerce aux Etats-Unis. Or, je soutiens que le crédit actuellement en délibération devant le comité, nous autorise à débattre la question de l'établissement de commissions de commerce, au Etats-Unis, puisque d'après la réponse que le ministre a faite il rentre dans les attributions du directeur de l'information commerciale de proposer de telles organisations et nominations. Je dois soumettre à l'honorable ministre mon humble avis, non pas sous la forme d'une critique acerbe et malveillante, mais dans le but de lui être utile. Il estime que le temps n'est pas propice pour établir de commission de commerce aux Etats-Unis, mais ce temps peut arriver avant que la présente session soit beaucoup plus avancée et il y aura lieu alors de voter un crédit considérable pour subvenir à l'établissement de ces commissions.

M. CURRIE: Puis-je demander à l'honorable député ce qu'il entend dire par "commission de commerce"? Je ne puis saisir cette signification, bien que j'aie prêté une oreille attentive dans le but de me renseigner sur ce point.

M. VIEN: Une commission de commerce est une institution et le commissaire de commerce est celui qui remplit les fonctions attribuées à cette commission.

Quelques honorables DEPUTES: Très bien, très bien.

M. CASGRAIN: Ecoutez et apprenez quelque chose.

M. VIEN: Mon très honorable ami reçoit sans doute le bulletin hebdomadaire que publie le département du Commerce, et il devrait savoir ce qu'est une commission de commerce et quelles sont les fonctions d'un commissaire de commerce. En passant, puis-je féliciter le département du Commerce au sujet de la publication de ces bulletins hebdomadaires qui sont extrêmement intéressants et qui devraient être appréciés par les industriels et les commerçants du Canada en général? Malheureusement, à mon avis, du moins, ils sont limités dans leur application, parce que nous n'avons pas de commissaires de commerce dans certaines parties de l'univers où nous devrions les avoir. Le ministre dit que jusqu'à présent, la nécessité d'avoir de ces commissions aux Etats-Unis, ne s'est pas fait sentir. Au contraire, je prétends qu'on aurait dû avoir de ces commissions, chez nos voisins, depuis quelque temps déjà. Notre proximité des Etats-Unis n'a absolument rien à voir dans la question que nous étudions maintenant. Le but de l'établissement de commissions de commerce aux Etats-Unis et de la nomination de commissaires de commerce, chez nos voisins, est d'ouvrir de nouveaux marchés pour les industries canadiennes. La distance n'y fait rien; elle est la même pour les deux pays; et cependant le gouvernement de Washington a des consuls au Canada; il est représenté dans presque toutes nos villes. Que font ces commissaires, au Canada, car ces consuls américains accomplissent, ici, ce que nos commissaires font à l'étranger? Ils recueillent des renseignements sur les avantages que le Canada offre en vue de l'écoulement des produits de leurs manufactures; ils adressent ces renseignements au département d'Etat de leur pays et ils renseignent leurs chefs d'industries sur les débouchés qu'offre le Canada. Le très honorable ministre dit qu'il est inutile pour nous d'avoir de semblables commissions de commerce aux Etats-Unis, vue la proximité de ces deux pays.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il peut être de quelque importance de dire que je n'ai rien dit de tel.

M. VIEN: C'est ce que j'ai compris.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Dans ce cas, mon honorable ami a outré le sens de mes paroles. Ce que j'ai dit c'est que jusqu'à présent on n'avait nommé personne. J'ai ajouté qu'aucun gouverne-

ment précédent n'avait fait de nominations, que j'avais commencé à m'occuper de la question, avant la guerre, que j'avais dû interrompre le travail, pour le reprendre après l'armistice et qu'on l'étudiait présentement avec le plus grand soin. J'ai donné mon avis personnel sur la façon dont j'envisageais la question à la lumière du passé. J'ai ajouté que le Gouvernement étudiait la question et qu'il annoncerait sa politique avant la fin de la session.

M. VIEN: Le très honorable ministre a dit cela, mais il a aussi déclaré il y a un instant que le Canada était si près des Etats-Unis.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : C'est vrai et je l'ai dit parce que c'est un argument dont on peut, d'après moi, se servir pour prouver qu'il n'est pas aussi nécessaire d'avoir des agents commerciaux là qu'ailleurs, et c'est un argument que le département a paru trouver juste.

M. VIEN: Je trouve au contraire que la présence d'agents commerciaux est beaucoup plus essentielle dans ce pays-là.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Fort bien; mon honorable ami a parfaitement le droit d'avoir son opinion.

M. VIEN: Et c'est de ce droit que j'use en ce moment avec tout le respect dû au très honorable ministre. A mon avis, il est plus essentiel d'établir des agences commerciales aux Etats-Unis, car notre commerce avec ce pays est plus considérable qu'avec les autres. La République américaine n'a pas hésité, malgré la proximité du Canada, d'établir ici des consulats. Quel a été le résultat? Le résultat a été que les exportations américaines au Canada s'élèvent maintenant à 900 millions par année. Notre manque d'organisation a, jusqu'à un certain point, empêché le développement de notre commerce avec les Etats-Unis. Une organisation comme celle-là aurait largement contribué à accroître nos exportations dans ce pays. Des agents commerciaux, installés dans plusieurs grandes villes de la république américaine, auraient renseigné notre département du Commerce sur les débouchés commerciaux offerts aux fabricants canadiens, et à son tour, le département aurait tenu nos industriels au courant des occasions qui se présentaient. Nous aurions probablement pu augmenter le chiffre de nos exportations aux Etats-Unis de telle manière que la balance commerciale qui est actuellement si préjudiciable au crédit du Canada se serait transformée, jusqu'à un certain point, en une balance favorable.

[Le très hon. sir George Foster.]

Le temps est venu, monsieur l'Orateur, où nous devons — je dirai même que nous aurions dû depuis longtemps faire un peu plus de cas de nos rapports avec les Etats-Unis afin de développer notre commerce avec ce pays. C'est ce que devait avoir en vue le Gouvernement actuel quand il a présenté son projet d'une ambassade canadienne à Washington. A ce moment-là il a prétendu que le moment était venu d'avoir un représentant du Canada en résidence à Washington, afin de surveiller les intérêts canadiens. Je ne suis pas d'accord avec le Gouvernement sur la méthode qu'il a proposée à cette époque. Notre représentant à Washington ne devrait avoir rien de commun avec l'ambassade anglaise. Loin d'agir comme vice-ambassadeur de l'empire britannique à Washington, il devrait être absolument indépendant et représenter exclusivement les intérêts canadiens. Si nous payons pour avoir un représentant à Washington ou des agents commerciaux aux Etats-Unis, il est juste qu'ils agissent d'abord pour le compte du Canada. Si le représentant que nous enverrons à Washington fait partie de l'ambassade d'Angleterre, les résultats de son travail seront recueillis et mis à la disposition de ceux pour qui l'ambassade anglaise a été créée. Nous savons très bien que si l'Angleterre envoie aux Etats-Unis des agents financiers ou commerciaux, des consuls et agents consulaires, ce n'est pas dans le but de trouver des débouchés pour les fabricants canadiens. Ces représentants sont intelligents, ils servent les intérêts des industriels d'Angleterre et ils ont raison d'agir ainsi. Si le Canada veut développer son commerce avec les Etats-Unis, il ne doit pas compter sur d'autres représentants, voire même les consuls, vice-consuls et agents consulaires anglais. Qu'il se fasse représenter par ses propres nationaux qui n'auront à cœur que les intérêts du Canada. Que ces représentants travaillent seulement pour le Canada, et au lieu de rendre compte à l'embassadeur d'Angleterre, qu'ils adressent leurs rapports directement à notre ministre du Commerce pour en faire bénéficier les industries canadiennes. Qui songerait à reprocher à l'ambassade anglaise à Washington de recueillir et communiquer aux industriels d'Angleterre les renseignements obtenus par ses agents commerciaux aux Etats-Unis? Personne ne pourrait la blâmer, car c'est pour cela qu'elle existe et qu'elle émerge au budget anglais.

Si nous voulons développer notre commerce avec les Etats-Unis, suivons l'exemple de l'Angleterre. Ne mettons pas notre

représentant canadien sous l'autorité ou la direction de l'ambassadeur anglais, mais bien sous l'autorité exclusive du Gouvernement canadien. Voilà ce qui, d'après moi, devrait être fait par le Gouvernement, et je le recommande humblement à mon très honorable ami. J'ajouterai que, à mon avis, il y a longtemps que la chose aurait dû être faite, mais le besoin s'en fait encore mieux sentir actuellement.

M. CURRIE: Les remarques de l'honorable député m'ont profondément intéressé, et je me permettrai de lui poser une question avant de passer à un autre sujet. Il dit lui-même que sa critique vise à l'amélioration du présent état de choses. C'est pourquoi je lui demanderai de bien vouloir me dire quels sont les articles que nous pourrions exporter aux Etats-Unis en plus grande quantité que nous n'exportons en ce moment.

M. VIEN: Dans tous les genres de manufactures.

M. CURRIE: Mon honorable ami parle seulement en termes généraux.

M. VIEN: Mon honorable ami peut attendre un moment. Nous avons au Canada une foule de manufactures, mais quel est l'état de choses existant? Le Canada forme une étroite bande longue de quatre mille milles et très peu peuplée. Dans la ville de Québec, par exemple, nous avons un fabricant de chaussures. Que doit-il faire pour vendre ses marchandises? Il doit voyager trois mille milles pour trouver un petit groupe de clients à Vancouver ou Victoria. Plus il est près du client, mieux cela vaut. Or, de l'autre côté de la frontière, à une distance de cinquante ou cent milles seulement, il y a des millions de personnes qui pourraient utiliser les chaussures qu'il fabrique. Il existe à sa porte un marché considérable, mais il n'existe pas d'agents commerciaux pour l'aider à l'obtenir. Il n'a pas créé ce marché et, cependant, les chaussures entrent aux Etats-Unis en franchise. Si au lieu de satisfaire les demandes d'une poignée de clients de Victoria ou d'autres villes de la Colombie-Anglaise il tentait de se créer un marché vers le sud de la frontière, il pourrait, malgré la vive concurrence qu'il rencontrerait, avoir des chances égales à celles de ses rivaux américains parce qu'il peut produire à aussi bon marché qu'eux.

M. STEVENS: Puis-je poser une question à l'honorable député. Pourquoi ce fabricant ne pourrait-il pas envoyer un représentant à cinquante ou cent milles au sud comme le suggère mon honorable ami, aussi facilement qu'il l'envoie à 3,000 milles à l'ouest et sans agent commercial pour le guider.

M. VIEN: Nous discutons en ce moment au sujet des agents ou commissaires de commerce et si le raisonnement de mon honorable ami est juste il s'applique aux commissaires du commerce dans le monde entier.

M. STEVENS: Non, pas nécessairement

M. VIEN: Nous avons des commissaires en Angleterre, en Hollande, au Danemark, en France et dans d'autres pays d'Europe. Pourquoi nos fabricants canadiens n'enverraient-ils pas—et beaucoup le font—des représentants à ces endroits afin de nous dispenser des commissaires? Voilà le raisonnement de mon honorable ami.

M. STEVENS: Je n'ai pas offert de raisonnement, j'ai simplement posé une question.

M. VIEN: Alors, disons une suggestion. Cette suggestion de mon honorable ami s'applique aussi bien aux commissaires que nous avons établis dans tous les pays d'Europe qu'aux commissaires de commerce aux Etats-Unis.

M. STEVENS: Pas du tout.

M. VIEN: Le ministère de l'Industrie et du Commerce est établi, non pour diriger les opérations de nos fabricants, mais bien pour les aider. Et si on a pensé que c'était là un heureux moyen de développer notre commerce dans d'autres pays, je me demande pourquoi ce moyen ne serait pas aussi heureux pour développer notre commerce aux Etats-Unis où nous faisons déjà tant d'affaires? C'est la raison pour laquelle je prétends que les commissaires de commerce établis aux Etats-Unis pourraient donner une aide puissante à nos fabricants pour augmenter notre commerce d'exportation dans ce pays.

M. CURRIE: Je ne désire nullement retarder ce crédit et je regrette beaucoup que le conseil du très honorable ministre (M. Foster) n'ait pas été accepté afin que nous puissions plus tard discuter à fond la question des commissaires du commerce. Mon honorable préopinant croit évidemment que les hommes d'affaires et les fabricants du Canada ne sont pas très au courant de ce qui se passe sur le marché américain.

M. VIEN: C'est parfaitement vrai.

M. CURRIE: Il a tort.

M. VIEN: Alors, vous avez raison.

M. CURRIE: S'il se produit quelque chose dans les affaires aux Etats-Unis ou s'il existe une possibilité de créer un marché pour les produits des manufactures canadiennes, nos fabricants sont tout prêts à faire des affaires. En réalité, mon honorable ami s'apercevra que l'article dont il vient de parler, les chaussures, est exporté aux Etats-Unis par nos fabricants. Les fonctions des commissaires agissant aux Etats-Unis et celles des consuls américains sont totalement différentes. Je n'en ai jamais vu un seul au Canada qui s'occupe de guider des représentants de commerce dans le pays. S'ils agissaient ainsi, nous en serions froissés.

M. VIEN: Je puis déclarer que je suis venu en contact avec des consuls américains qui essayaient d'aider leurs fabricants à trouver des débouchés en Canada.

M. CURRIE: J'ai dû jouer de malheur, car je n'en ai jamais connu un seul. En autant que je sache, leur principale occupation est d'exiger un honoraire quand vous faites une déclaration devant eux et de toucher d'importants traitements.

Ils ne s'occupent pas plus de trouver des marchés que le font les ambassadeurs anglais. Ils donnent des informations, naturellement, à leur gouvernement mais ils ne s'occupent pas d'obtenir des commandes.

Je dirai ce qui suit à propos du département du Commerce et de l'Industrie: d'après mon expérience personnelle du commerce mondial, je puis dire en toute sûreté qu'on ne pouvait pas envoyer dans les pays étrangers un plus beau choix d'hommes d'affaires que ceux que le département a envoyés depuis quatre ou cinq ans. Les manufacturiers canadiens ont une grande dette de reconnaissance envers les jeunes hommes qui ont été envoyés par exemple, en Chine, dans l'Inde, au Japon, en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans l'Amérique du Sud. Ils se donnent beaucoup de peine pour établir des relations avec nos manufacturiers d'ici et pour nous apprendre quel genre de marchandises nous pouvons vendre là-bas avec avantage et on a vendu pour des millions de dollars de marchandises canadiennes dans ces marchés lointains par l'intermédiaire de nos agents. Rien n'a été fait de plus utile pour le Canada en cinquante ans que le travail accompli par ces hommes durant les cinq ou six dernières années, alors que nous avions grand besoin de marchés et que les marchés mondiaux nous étaient ouverts parce que les Allemands et les autres concurrents étrangers avaient disparus. Le fait que les fabriques canadiennes ont pris la place de celle de l'entente et ont fourni pour des millions de dollars de marchandises dans ce pays, est dû à ces jeunes hommes habiles envoyés par notre département du Commerce et de l'Industrie. Je tiens à rendre témoignage du travail très efficace qu'ils ont accompli et à dire que le pays ne peut rien faire de trop bon pour eux. Quelquefois, naturellement, une cheville carrée se glisse dans un trou rond, mais cela ne s'est pas produit très souvent récemment et le travail de ces commissaires se recommande de lui-même à tous les Canadiens qui ont quelque chose à faire avec eux.

Malheureusement, pour le moment, notre commerce avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande a diminué après avoir atteint de grandes proportions et c'est dû à ce que ces Dominions n'ont pas de crédits au Canada. Je ne voudrais pas enfreindre les règlements de la Chambre, mais je suggérerais au Gouvernement de prendre en sérieuse considération l'octroi de crédits à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande pour que ce commerce puisse se continuer jusqu'à ce que ces deux pays aient atteint le moment où les conditions normales seront rétablies.

M. VIEN: Quelle est la nature de nos envois dans ces pays?

M. CURRIE: Toutes espèces de produits fabriqués.

M. McMASTER: C'est général.

M. CURRIE: Non, ce n'est pas général en Australie, mais nous avons déplacé l'Allemagne et l'Angleterre sur le marché australien pour la plupart des marchandises manufacturées. La dépression, comme l'a dit l'honorable député, est générale dans ces deux Dominions, mais cette condition d'affaires n'existe pas en Chine, dans l'Inde et au Japon; leur crédit est considérable ici et ils peuvent payer tout ce qu'ils achètent de nous. Malheureusement l'Australie et la Nouvelle-Zélande n'ont pas maintenant les fonds pour pouvoir payer les marchandises que ces pays aimeraient beaucoup à acheter de nous. Ils achèteraient pour des millions de dollars de produits manufacturés chez nous dans les cinq ou six mois prochains si on arrangeait quelque forme de crédit pour leur permettre de payer leurs achats.

M. VIEN: Dans quel genre particulier?

M. CURRIE: Toutes sortes de produits manufacturés — par exemple les tissus et

la quincaillerie. Nous avons vendu pour des millions de dollars de quincaillerie en Australie et en Nouvelle-Zélande. Ces pays demandent tous les genres de marchandises dont nous nous servons ici et que nous fabriquons. Il y a un bon marché pour ces produits en Australie et en Nouvelle-Zélande, mais nous ne pouvons pas satisfaire les besoins du marché en ce moment.

Je devrais dire aussi à ce propos que le Gouvernement doit sérieusement prendre en considération la question du tarif du fret d'exportation. Si nous voulons faire des affaires dans ces pays, nous devons avoir une diminution dans les tarifs de fret. Cela ne sert de rien à nos commissaires du commerce d'aller dans ces pays et d'obtenir pour des millions de dollars d'affaires, si nos tarifs de fret ne peuvent se comparer aux tarifs de Philadelphie ou de Pittsburg par exemple. Le tarif de Pittsburg à Hong-Kong est maintenant d'environ $27 et le tarif canadien est de $37. Vous ne pouvez pas faire d'affaires dans ces conditions. La dernière élévation des tarifs de fret canadiens a supprimé tout notre commerce étranger, la dminution du commerce étranger avec le Canada est entièrement due à ce fait. Ce sont les taux de fret qui ont donné à l'Allemagne l'avantage sur les marchés du monde.

Un fabricant de Munich pouvait obtenir aussi facilement qu'un manufacturier de Hambourg un tarif de transport direct jusqu'à Smyrne, qui était d'au moins deux tiers plus bas que les tarifs de Liverpool ou de Londres. Cependant, je dois rendre justice aux jeunes gens que le département du Commerce et de l'Industrie a envoyés à l'étranger en qualité d'agents commerciaux. De toutes les parties du monde—de l'Argentine, du Brésil et du Sud-Africain—ces agents envoient des communications déclarant que M. Un-tel désire vendre certaines lignes de marchandises, que les produits canadiens sont connus là-bas et qu'un échange de produits serait fort désirable. Pour revenir aux Etats-Unis, on a discuté la question d'établir chez nos voisins des chambres de commerce canadiennes.

Ce serait une excellente chose pour le Canada si nous étions en mesure de créer des institutions de cette nature dans toutes les grandes villes du monde entier. Les bureaux de ces chambres de commerce constitueraient un centre de ralliement pour tous les hommes d'affaires canadiens de la localité, où nos agents commerciaux pourraient avoir un pied-à-terre et où ils auraient l'occasion de se consulter avec le commissaire du commerce stationné dans le pays. Je suis convaincu que le commerce du Canada retirerait d'excellents bénéfices de l'existence de ces institutions.

Pour ce qui est de la nécessité d'avoir des commissaires du commerce aux Etats-Unis, je ferai observer que les manufacturiers canadiens ont l'œil assez ouvert sur ce qui se passe de l'autre côté de la frontière; or, pour me servir de l'expression favorite de l'honorable député de Red-Deer, ce serait expédier du charbon à Newcastle que de prétendre qu'il serait possible à l'heure actuelle d'augmenter le volume de notre trafic avec nos voisins du sud en produits ouvrés. Toutes nos exportations pour ainsi dire, sauf la pulpe et le grain prennent le chemin des Etats-Unis qui constituent un excellent marché domestique en sus des marchés de l'étranger. Cependant, dès que le fabricant canadien expédie ses produits aux Etats-Unis, Washington est informé de la situation sans tarder et des obstacles sont semés sur la route de notre commerce d'exportation.

M. CANNON: L'honorable député propose-t-il que le Canada renouvelle des traités de commerce avec la Russie et que nous dépêchions là-bas nos commissaires de commerce?

M. CURRIE: Je ne discute pas la situation du Canada par rapport à la Russie à l'heure qu'il est. J'appuie sur le fait que la création des chambres de commerce canadiennes dans les grandes villes, telles que New-York, Boston, Chicago, San-Francisco et autres centres importants des Etats-Unis déciderait peut-être nos acheteurs à visiter ces villes et augmenterait le chiffre de nos ventes. Maintenant, pour ce qui est du développement de notre commerce avec la Russie...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je prierais mes honorables amis, tant de la droit que de la gauche, de différer la discussion de ces grands problèmes jusqu'à ce que nous en arrivions à l'étude des crédits les plus considérables. Nous pourrions peut-être adopter certains item de peu d'importance?

M. CURRIE: Je partage l'avis du ministre; cependant, étant donné souvente fois que ces questions sont soulevées sans que personne soit en mesure de les discuter, je me propose de fournir certains renseignements à mes honorables amis de la gauche, de sorte que lorsque des questions de cette nature seront mises sur le tapis, ils seront au fait de la situation et en meil-

leure posture afin de les discuter avec intelligence.

M. ROBB: Nous avons fait une bonne journée et il serait peut-être préférable, vu l'heure avancée, d'adopter un item et de lever la séance. Je suis convaincu que le ministre préférerait être confortablement installé chez lui plutôt que de discuter ces crédits.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je suis prêt à me sacrifier encore pendant quelques heures sur l'autel de la patrie.

M. ROBB: Je partage absolument l'avis de mon honorable ami de Lotbinière (M. Vien) à savoir que le Canada devrait être représenté par des agents commerciaux dans tous les pays d'outre-mer. Je crois que le Canada retirerait des bénéfices appréciables du fait de nommer des agents commerciaux et d'exposer plus en grand les produits canadiens dans les différentes villes des Iles britanniques. Cependant, pour ce qui est du projet de stationner un plus grand nombre d'agents commerciaux salariés aux Etats-Unis, je suis d'avis que nous pourrions accomplir quelques réformes plus urgentes que celle-là à l'heure qu'il est, surtout en tenant compte de la situation financière du pays. Or, je suis heureux de voir que les fabricants de chaussures de la ville de Québec envoient leurs voyageurs de commerce jusqu'à la Colombie-Anglaise, soit à une distance bien plus grande qu'aucun des principaux marchés des Etats-Unis. S'il en est ainsi, je crois que nos manufacturiers canadiens auraient plus de confiance en leurs voyageurs réguliers qu'en un représentant commercial au service du Gouvernement et d'une habileté douteuse en affaire. Les hommes d'affaires du Canada sont aussi en mesure d'aller chercher des commandes aux Etats-Unis qu'à la Colombie-Anglaise ou dans les provinces de l'Ouest et je suis convaincu qu'ils peuvent le faire pour leur plus grand bénéfice et celui du Canada sans avoir besoin de l'assistance d'un fonctionnaire de l'Etat.

Pour ces diverses raisons, je ne suis pas prêt à suivre l'honorable député de Lotbinière dans la demande qu'il fait d'établir des agents de commerce aux Etats-Unis. Je ne laisse pas de croire que l'argent dépensé outre-mer pour la montre d'articles canadiens nous sera profitable et je donnerais volontiers mon appui au ministre dans toute demande qu'il ferait du vote d'un crédit à cette fin.

M. PARENT: L'honorable député de Simcoe (M. Currie) affirme que le Canada fait l'exportation des chaussures. Voudrait-il bien me dire quelle sorte de chaussures en particulier l'on exporte aux Etats-Unis, quelle en est la marque de commerce et où elles sont fabriquées?

M. CURRIE: J'ignore absolument quelle est la marque de commerce de ces chaussures. Tout ce que je sais, c'est que les rapports d'il y a deux ou trois ans montrent qu'aux Etats-Unis l'on importait du Canada une bonne quantité de chaussures.

M. PARENT: La chaussure Slater s'est exportée pendant un temps, mais c'est tout.

M. CANNON: Je vois dans les détails relatifs à ce crédit certaine somme pour des potographies de cinéma et pour les fonctionnaires employés dans ce service. Le très honorable ministre est allé à Paris l'année dernière et l'année d'avant aussi je crois. Pendant son séjour dans la capitale de la France, il a probablement acquis des goûts très artistiques. Je remarque par exemple que, parmi les fonctionnaires du département, il y a un artiste qui touche des appointements assez élevés. Quel est cet artiste? De quelle manière loue-t-on les services de cette personne et quels sont exactement ses devoirs dans les bureaux du ministère?

M. PARENT: Le ministre aurait-il la complaisance de me donner en même temps une explication sur le directeur du service des articles de commerce exposés.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La députation n'ignore point que depuis trois ou quatre ans le ministère du Commerce et de l'Industrie fait emploi de représentations cinématographiques pour instruire les populations des autres pays des ressources du Canada, de ses productions, de ses méthodes, de la magnificence de certains sites, tout cela en vue d'une propagande à mener par le moyen d'expositions et films cinématographiques. Ce service s'est développé d'année en année et il est devenu l'un de nos placements les plus avantageux. C'est un des modes de propagation le plus attrayant. On en fait usage surtout dans les grands centres. Nous avons avec le temps constitué un personnel fort capable et dont le travail ne le cède, je pense, à celui de nulle société formée dans le même objet. Pour la prise de ces négatifs, il faut un artiste capable de bien saisir une situation, de manière à lui donner la forme la plus attrayante. Voilà qui explique la présence d'un artiste au ministère. Ce n'est pas un peintre de tableaux, ni rien de semblable. C'est par l'entremise

de la commission du service civil que nous l'obtenons. Elle annonce la nature du travail à accomplir et elle fait un choix parmi ceux qui se présentent.

Nous avons eu pour directeur en chef pendant deux ou trois ans M. Norrish, que le Pacifique-Canadien nous a enlevé il y a un an ou un peu moins. Son traitement est beaucoup plus élevé aujourd'hui qu'il ne l'était chez nous, attendu que nous ne pouvions faire mieux. Il y a donc au ministère un personnel qui s'emploie à prendre des négatifs, à les développer ensuite, et à en faire la distribution. Quant à ce dernier point, je regrette d'avoir à m'en occuper à l'occasion du traitement d'un fonctionnaire plutôt qu'à l'occasion du crédit général relatif à ce service. Peut-être que ce renseignement suffira pour l'heure, vu que plus tard, je me propose de traiter cette affaire un peu plus longuement, afin que la Chambre puisse être renseigné sur ce que nous faisons dans ce sens.

M. VIEN: Monsieur le président nous a dit que les détails de la somme dont le comité s'occupe dans le moment sont donnés à la page 105 du budget, et ceci est pris de la page 105.

M. CANNON: Si je comprends bien la situation, le ministre est prêt à nous donner tous les détails relatifs aux fonctionnaires dont les noms apparaissent à la page 105, mais il y a un autre item relatif à la distribution et le très honorable ministre préfèrerait expliquer la chose au moment où viendra cet item.

M. VIEN: Quel est-il?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La somme à même laquelle nous défrayons la dépense de ce service.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je pourrais demander au ministre, quand il en viendra à la question des pellicules cinématographiques et de leur distribution, s'il lui serait possible de nous donner une vue cinématographique des 24,000 recenseurs. Cela serait fort intéressant pour la Chambre et pour le pays.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cela coûterait très cher et je doute que le but atteint vaudrait les frais effectués pour satisfaire la curiosité de mon honorable ami.

M. VIEN: Cela formerait une belle collection de tories et probablement la dernière.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce serait une collection de gens fort intelligents.

M. PEDLOW: Ce serait une exposition de la "Suppression du favoritisme" telle qu'elle est pratiquée par le Gouvernement.

J'aimerais avoir des renseignements sur l'item: "Chef, division des tarifs étrangers, $2,610".

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Une partie du travail de ce service — et cela revient plus tard, bien qu'il s'agisse ici du traitement du fonctionnaire en chef — c'est de se tenir au courant des tarifs douaniers de tous les pays du monde.

Afin de répondre aux questions qui nous sont constamment posées, nous devons savoir les tarifs existants dans tous les pays avec lesquels nous sommes en relation d'affaires et cela veut dire tous les pays du monde. Un tarif est adopté à une certaine époque, mais, selon les pays, on y apporte des modifications au moyen de règlements et c'est cela que nous devons suivre. Il se produit de fréquents changements législatifs dans le tarif et nous devons nous tenir au courant de ces changements.

Si mon honorable ami veut connaître le tarif imposé sur un article quelconque dans les principaux pays du monde, et je dirai même dans tous, ce renseignement est à sa disposition au ministère. Ce sont des renseignements qu'on nous demande constamment et que nous distribuons constamment. Le ministère fonctionnerait bien mal si ce service ne disposait pas des renseignements les plus récents.

M. PEDLOW: C'est en effet un travail fort important, mais est-ce qu'on l'exécute pour la simple somme de $2,610?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce sont les appointements du chef et vous trouverez d'autres membres du personnel dans la liste. Un seul homme ne peut pas faire tout le travail. C'est un travail trop important pour être accompli par un seul.

M. PARENT: Je vois à la page 105 qu'il y a un poste de directeur du service des expositions industrielles. Cela nous porterait à croire que nous avons des expositions industrielles et un directeur pour ce service. Quels sont les devoirs de ce fonctionnaire?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il a à s'occuper de deux choses différentes. Nous avons une exposition d'objets industriels recueillis dans un grand nombre de pays avec qui nous faisons du commerce. Nos commissaires commerciaux, dans ces divers pays, recueillent des échantillons des articles en vogue dans ces pays. On attire l'attention de nos fabricants sur ces arti-

cles. Nos commissaires font un choix, ils ne nous envoient pas des échantillons de tout ce qu'on trouve dans ces pays, mais ils font un triage et envoient des articles que nos industriels et fabricants peuvent être susceptibles de fabriquer. Nous avons une exposition de ces articles à notre musée de la rue Bank. Voici une partie des fonctions du directeur. Ensuite, nos commissaires commerciaux ont des articles exposés dans leurs bureaux. Tout cela est placé sous la direction du directeur des expositions, leur collection, leur distribution et tous les renseignements qui se rapportent à cela.

M. PARENT: Est-ce que cela comprend des produits manufacturés canadiens?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Non, des articles fabriqués dans les autres pays, mais que nos fabricants pourraient fournir. En visitant ce musée de la rue Bank ils verront exactement les types et formes d'articles d'usage commun dans les divers pays et qu'ils pourraient se donner la peine de fabriquer. Si mon honorable ami a lu le Bulletin il peut voir que nos commissaires commerciaux, quand ils envoient leur rapport, envoient un dessin de l'article quand l'article lui-même ne peut pas être envoyé. Cela paraît dans le Bulletin et les fabricants peuvent voir exactement ce qu'on exige et dire si cela vaut la peine pour eux d'essayer la fabrication de cet article en particulier. Nous avons trouvé cela fort utile et une grande partie de l'agrandissement du commerce d'exportation est due à ce genre de représentation et à la représentation de l'article même.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce que les fabricants eux-mêmes s'intéressent à ces expositions en coopérant avec le ministère pour assurer leur succès?

Ainsi, les journaux anglais m'apprennent que les manufacturiers tiennent actuellement au moins quatre grandes expositions en Grande-Bretagne, afin de prouver à la nation anglaise qu'ils peuvent triompher de tous leurs rivaux et qu'il ne lui sert de rien de s'approvisionner à l'étranger. Les fabricants d'Angleterre consentent à comparer leurs produits avec ceux de tous les autres fabricants de la terre. J'aimerais savoir quel est à cet égard l'attitude du fabricant canadien. Contribue-t-il à faire réussir ces étalages? Y prend-il part dans une certaine mesure à ses propres dépens?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le fabricant canadien fait exactement ce que fait le fabricant anglais. En exposant ses marchandises, parfois dans des voitures de chemin de fer, parfois dans les expositions régionales, et de toutes les manières, il cherche à prouver à la population canadienne qu'il peut produire les articles dont elle a besoin tout aussi bons que n'importe qui à l'étranger Nous ne l'aidons pas en cela; il fait tout à ses propres frais. Si l'honorable député a déjà eu l'avantage de visiter l'exposition nationale du Canada, ainsi qu'on l'appelle, dans la ville de Toronto, exposition qui a lieu pendant la dernière semaine d'août et la première semaine de septembre, il y aura vu un merveilleux étalage des produits de nos fabricants, pour ne parler que d'eux en ce moment. Ils y ont l'installation la plus moderne et la plus perfectionnée, et leurs représentants sont sur les lieux pour fournir des renseignements, distribuer des brochures, et le reste. Bien que ce soit là plus grande exposition, il y en a d'autres sur une plus petite échelle par tout le Canada. Cela est l'affaire des fabricants; nous ne les aidons pas. Ce en quoi nous les aidons, c'est à obtenir des échantillons de produits dont d'autres pays font un grand usage et que les fabricants canadiens pourraient fort bien confectionner. En voyant ces échantillons, ils peuvent décider s'ils répondront aux exigences de ces pays-là quant à cette fabrication. Nous déployons nos efforts pour accomplir cette besogne et nous invitons les fabricants du Canada à tirer parti des échantillons que nous leur procurons à cette fin.

M. PEDLOW: Le comité aimerait peut-être à savoir que, jeudi dernier, un monsieur Halladay, frère du député de Bow-River, a adressé la parole à une petite assemblée dans la salle du comité des chemins de fer. Ce monsieur avait voyagé dans le monde entier à titre de représentant d'une compagnie canadienne, la Canada Cycle & Motor Company, et son discours a été l'un des plus intéressants et des plus instructifs que j'aie jamais entendus. Au cours de l'année, il avait parcouru 41,000 milles. Partant de son poste au Canada, il avait franchi le Pacifique jusqu'au Japon; il avait beaucoup voyagé au Japon et en Chine; il s'était rendu dans les îles du Pacifique, à Sumatra et à Java, puis en Australie, dans la Nouvelle-Zélande, dans l'Inde, dans le Sud-Africain, et il était revenu au pays. Un fait intéressant qu'il a dévoilé, c'est que le Japon, pendant la guerre, avait accumulé un énorme crédit à l'étranger. Le résultat avait été que les marchands japonais achetaient beau-

coup hors de leur pays. Ces achats nuisaient aux manufacturiers du Japon, si bien que le gouvernement du pays a mis fin aux crédits étrangers pour tâcher d'obliger les citoyens du Japon à acheter de leurs propres fabricants. A cet égard, son attitude ressemblait beaucoup à celle des citoyens de ce pays qui tâchent d'empêcher la population canadienne d'acheter de la marchandise à l'étranger, même lorsqu'elle peut l'acheter à meilleur compte.

Le député de Simcoe-Nord a parlé de certains obstacles qui s'opposent à ce que les fabricants canadiens recrutent une clientèle hors du pays. A mon avis, il est impossible d'assurer le succès du commerce extérieur dans tel ou tel pays à moins d'acheter dans le pays où l'on vend. Vous ne pouvez pas espérer vendre beaucoup si vous n'achetez pas dans l'endroit. A mon sens, cela veut dire que le tarif canadien, qui s'oppose aux importations, nuira aussi aux exportations à l'étranger. Je regrette qu'un plus grand nombre de députés n'aient pas été présents pour entendre l'excellent et instructif discours de M. Halladay. Ses commentaires étaient certainement remplis d'intérêt et d'enseignement. Une chose qu'il a clairement établie, c'est que tous les produits que sa maison vend à l'étranger sont vendus à profit. On soutient que la marchandise que les fabricants canadiens vendent hors du pays se vend au prix de revient ou parfois à perte, afin de maintenir les établissements en marche. Sa prétention était que les produits vendus par sa maison sur les marchés étrangers étaient vendus à profit et que ceux qu'elle vend aux consommateurs canadiens se vendent plus cher qu'à l'étranger.

M. MAHARG: Je désire obtenir certains renseignements au sujet de l'item 4, page 105, concernant le spécialiste en chimie des céréales. Quel est actuellement ce spécialiste?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Cet item se rapporte au laboratoire des grains de Winnipeg. M. Birchard en est le directeur. A cet établissement, l'honorable député le sait, on s'est livré à certaines expériences, notamment sur les conditions du blé en ce qui regarde le degré d'humidité, et en quoi elles en affectent la conservation soit en entrepôt, soit en cours de transport. Une très importante partie des travaux de ce service réside dans les expériences qu'il a faites dans le domaine de la minoterie et de la boulangerie, expériences qui se poursuivent depuis deux ou trois ans. Et nous publions chaque mois des bulletins où sont consignés les résultats des essais de mouture et de panification. On met à l'essai des blés de qualités diverses et l'on observe comment ils supportent les expériences. Le directeur du laboratoire, M. Birchard, a avec lui un personnel composé de trois aides.

M. McMASTER: Monsieur le président...

M. MAHARG: Ce fonctionnaire adresse-t-il directement son rapport au ministère ou le transmet-il à la commission des grains du Canada?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il travaille de concert avec la commission des grains et rend compte de ses travaux au ministère. Ses appointements figurent au budget de l'administration centrale; il est, mon honorable ami peut s'en convaincre, à l'emploi et sous les ordres du ministère. Mais pour ces expériences comme en nombre d'autres matières, il faut qu'il existe une étroite collaboration entre ce fonctionnaire, la commission des grains et l'inspecteur de Winnipeg.

M. McMASTER: Monsieur le président...

M. MAHARG: Soumet-il d'abord ses rapports à la commission des grains, et le ministère ne les reçoit-il qu'après qu'elle les a examinés?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il me semble que ses rapports sont transmis directement au ministère et que copie en est envoyée à la commission des grains. Je sais que l'on conserve les originaux ici.

M. McMASTER: Monsieur le président...

M. MAHARG: Certaines gens ont des doutes sur la façon dont les choses se passent. Nous fondons des grandes espérances sur ce laboratoire de Winnipeg, mais il semble que l'on n'ait guère de renseignements à nous fournir et que le peu qu'il y en a soit difficile à obtenir. On a l'impression en certains quartiers que ce fonctionnaire transmet ses rapports à la commission des grains, qui les fait parvenir au département après les avoir retouchés. C'est le point que nous désirons élucider.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'en est rien; ce sont les originaux que nous recevons et non des documents censurés. Je vais appeler l'attention de l'honorable député sur un fait qu'il s'expliquera dès l'instant où je le lui aurait signalé. Pour ce qui est des observations que l'on fait sur le degré d'humidité du grain et sur l'influence qu'il exerce en entrepôt ou en cours de transport, il est impossible d'établir un laboratoire et de compter qu'il donnera des

résultats avant un an ou deux quant aux qualités du grain au point de vue de la mouture et de la panification. Les conditions variant d'une année à l'autre, les meilleurs résultats ne peuvent s'obtenir qu'au bout de plusieurs années. Pour établir une moyenne, il faut se livrer à des expériences dans un vaste territoire et les faire durer assez longtemps.

La première année, il n'y eut que peu de renseignements à communiquer au public. Cette période est maintenant passée, et le directeur est entré sur un terrain plus solide; il est plus à l'aise pour faire des déductions et suggérer des avis, et les brochures et bulletins qui se publient régulièrement exercent une influence qui leur faisait forcément défaut à la période plus purement expérimentale. Si mon honorable ami n'a obtenu aucun résultat utile des travaux auxquels on s'est livré, on ne nous en a pas moins, je lui en donne ma parole, félicités très souvent et dans les termes les plus chaleureux.

M. McMASTER: Monsieur le président...

M. MAHARG: Je ne veux pas passer pour avoir dit que ce travail ne nous a été d'aucune utilité, car tel n'est pas le cas. A notre avis, cependant, nous n'en retirons pas tous les avantages que nous avions lieu d'en attendre. Nous comptions, entre autres choses, sur la fixation d'un écart raisonnable entre les grains de toute qualité; mais jusqu'à présent nous n'avons été témoins d'aucune prise d'initiative de ce côté-là. A l'heure qu'il est, l'écart entre les différentes qualités de grains est aussi sensible, sinon plus accentué que jamais.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il existe une profonde différence, l'honorable député en conviendra avec moi, entre l'application de ce qu'on peut appeler la connaissance, absolue ou abstraite, des propriétés des grains de toute qualité et la conception de moyens propres à rendre cette science applicable de façon pratique à l'achat qui, lui, dépend de tant de choses autres que la qualité du blé, que l'écart est parfais très grand, souvent même beaucoup plus grand qu'il ne devrait être. Il est très difficile d'appliquer les méthodes scientifiques pour les achats à faire sur les marchés.

M. McMASTER: Monsieur le président...

M. MAHARG: Le ministre voudrait-il. . .

M. McMASTER: Avez-vous fini?

[Le très hon. sir George Foster.]

M. MAHARG: Je désire terminer le point que je suis à discuter.

M. McMASTER: Monsieur le président...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami (M. Maharg) a la parole.

M. McMASTER: Mais qu'il achève.

M. MAHARG: Si j'ai bien compris le ministre, il a dit que ce chimiste a déterminé la quantité d'humidité que le grain devrait avoir dans les entrepôts, ou quelque chose dans ce sens. Le chimiste actuel a-t-il quelque chose à dire dans la question de déterminer la quantité d'humidité que le grain doit contenir pour être d'une certaine qualité, disons le nord n° 1?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne crois pas que cet élément soit considéré dans le classement du grain. Que ce soit possible ou non, je l'ignore, mais on ne l'a pas fait jusqu'à présent. Il se peut qu'avec le temps le classement du grain qui se fait surtout aujourd'hui par des moyens mécaniques soit subi à des principes scientifiques d'après les résultats dont j'ai parlé.

Des VOIX: Adopté, adopté.

M. MAHARG: Je comprends l'impatience des honorables députés de se retirer à cette heure avancée de la nuit, mais c'est une question qui nous intéresse, dans l'Ouest.

M. CANNON: Je soulève un point de règlement. L'honorable député de Maple-Creek, au commencement de la soirée, a voté pour que le Gouvernement ne fournisse pas de renseignements, je ne vois donc pas pourquoi il en exigerait maintenant.

M. MAHARG: Si je voulais discuter avec mon honorable ami, je pourrais lui donner une réponse fort appropriée. Qui décide la quantité de l'humidité qui sert au classement du grain?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne suis pas un expert, mais, d'après ce que je sais, le classement est fait par les inspecteurs ou les classeurs, après qu'ils en ont pris un échantillon dans le wagon. Le grain est placé sur la table des examinateurs et ils l'assortissent selon sa forme et sa couleur. Cette opération se fait par la vue ou le toucher. Je ne crois pas qu'il y ait d'épreuve d'humidité pour chaque classe. Cependant, je dois avouer que je ne suis pas des mieux renseigné sur ce sujet et je devrai m'informer auprès de mes fonctionnaires.

L'hon. MACKENZIE KING: Il est près de minuit. Mon honorable ami ne pense-t-il pas que nous avons épuisé ce sujet?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il est vrai que nous discutons depuis assez longtemps mais sans aucun résultat. Je ne comprends pas qu'une réunion d'hommes intelligents puissent consacrer tant de temps à la discussion d'un article sans l'adopter.

L'hon. MACKENZIE KING: L'adoption de ce crédit plairait-elle à mon honorable ami?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je suis à la disposition des honorables députés de la gauche. Naturellement, l'expédition des affaires de la Chambre dépend beaucoup d'eux et, s'ils ne veulent pas se hâter, je n'y puis rien.

M. VIEN: A la fin de la dernière session, le très honorable ministre lui-même, nous a blâmés d'avoir adopté un bon nombre de ses crédits sans les avoir suffisamment discutés. Il a surtout mentionné les crédits du ministère de la Justice en disant: "Vous avez discuté quelques questions judiciaires, mais quant aux crédits eux-mêmes, vous les avez adoptés à la hâte, et vous n'en avez même pas débattu quelques-uns qui, à mon avis, n'étaient pas approuvables ou du moins étaient douteux". Eh bien, ce soir, monsieur l'Orateur, nous avons étudié ces crédits aussi bien que nous avons pu. Les détails de l'article que nous sommes à considérer couvrent plus d'une page, et je pense qu'il n'est que juste de lever la séance afin que nous puissions donner à cet article toute l'attention qu'il demande. Mon honorable ami de Maple-Creek (M. Maharg) cherche à avoir beaucoup de renseignements du ministre et je ferai de mon mieux pour l'aider à l'obtenir. J'appuie cordialement la proposition de lever la séance.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député préconise ce crédit depuis une heure et demie, et je suppose que nous n'aurons jamais trève de questions tant qu'il sera dans le même état d'esprit que ce soir.

M. VIEN: J'ai un nombre de questions à faire lorsque les prévisions budgétaires du ministre seront de nouveau à l'étude.

M. McMASTER (texte): Monsieur le président, il me semble que si je fais appel au ministre du Commerce dans la langue dans laquelle il est un maître, il devra accepter ma suggestion. Il me semble que nous avons bien travaillé aujourd'hui. Le ministre lui-même a discuté pendant une demi-heure la question de savoir ce qui est confidentiel. Il a dépensé une demi-heure du temps de la Chambre sur cette question-là. L'Orateur suppléant a décidé les questions d'ordre les plus difficiles de la manière la plus satisfaisante pour lui-même, et peut-être pour la Chambre. Il me semble que ce ne doit pas être nécessaire pour moi d'insister plus sur ce sujet. Nous avons écouté avec sympathie l'éloquence gymnastique et les dialectiques pyrotechniques du ministre, et il me semble que nous pouvons lui faire cette demande, parce que c'est un homme sage, un homme d'une grande expérience et un homme qui s'occupe du commerce du pays: Il doit être en faveur des journées de huit heures. S'il n'est pas en faveur des journées de huit heures, il devrait avoir contre lui aux prochaines élections tous les bons ouvriers du pays et il aura autant et assez d'électeurs contre lui dans la prochaine lutte électorale pour être obligé d'encourager les ouvriers. Je ne suis pas ici pour faire des discours en ce moment; il est minuit, c'est le temps de disparaître, achevons.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (texte): Monsieur le président, j'ai donné la plus grande attention à la suggestion de mon honorable ami. Il a discuté—oui, c'est vrai, il a discuté, et discuté, mais je ne crois pas qu'il ait prouvé le bien fondé de sa demande d'ajournement. Il n'est pas nécessaire, parce qu'il est minuit, d'ajourner le comité avant d'approuver un seul item. Après la discussion si diverse et si éloquente, il est nécessaire d'approuver quelques item des crédits et alors il nous sera possible de goûter un bon sommeil avec une conscience tranquille.

M. le PRESIDENT: Le crédit est-il adopté?

M. DUFF: Avant que le crédit ne soit adopté, je désirerais que le ministre du Commerce répète en anglais le discours français qu'il a prononcé il y a quelques instants. Je n'en ai pas compris un seul mot, et je crois qu'il est de son devoir en ce qui concerne ces crédits de nous faire part des renseignements qu'ils nous a donné en français.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'est pas nécessaire que tous les députés de la gauche comprennent le français.

M. DUFF: Les prévisions du ministère du Commerce sont peut-être la série de crédits les plus importantes que la Chambre doive étudier, et il me semble qu'à cette

heure matinale—il est minuit et une minute— le ministre ne devrait pas nous demander d'adopter un crédit de plus de $390,000 pour les appointements, d'ailleurs il n'y a que très peu de députés ministériels de présents. Il est évident que ces honorables collègues veulent réaliser le souhait qu'ils ont exprimé ce soir, lorsqu'ils ont voté contre les renseignements. Il y a beaucoup de renseignements que nous aimerions avoir, et bien que je pourrais, en effet, proposer que le président quitte le fauteuil—cette motion serait adoptée parce qu'il y a un plus grand nombre de députés de notre côté qu'il n'y en a sur les banquettes de droite,—je ne tiens pas à le faire, et je demande respectueusement au ministre de faire rapport de l'état de la question.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne veux pas insister indûment pour l'examen de ces crédits, mais je crois que nous pourrions adopter ce crédit. Si l'on désire quelque renseignement, je le donnerai volontiers.

M. FOURNIER: Comme mon très honorable ami nous a prouvé sa prédilection pour la langue française, je lui demanderai de publier son bulletin hebdomadaire en français. C'est une amélioration très désirable et nécessaire.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'étudierai la question en toute sympathie.

M. le PRESIDENT: Le crédit est-il adopté?

M. CANNON: Avant que le crédit soit adopté ou que le comité ajourne, je désirerais dire au ministre que l'*Annuaire du Canada*, publié par son ministère, est très incomplet en ce qui concerne les maisons d'éducation dans la province de Québec. Quelques-uns de nos collèges les plus importants n'y sont même pas mentionnés comme institutions enseignantes, quoique un bon nombre aient été à l'œuvre depuis plus d'un siècle.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Je suis heureux que mon honorable ami m'ait signalé ces omissions. Lorsque le crédit relatif à l'*Annuaire statistique du Canada* sera en délibération, je fournirai à l'honorable député le renseignement qu'il veut obtenir. Il n'y a que deux ou trois ans qu'on cherche à recueillir ces statistiques d'éducation et si l'on observe des lacunes, c'est certainement un service à nous rendre que d'y appeler l'attention.

M. CAHILL: Voici un crédit pour le statisticien du Dominion. J'ai demandé, hier, au très honorable ministre un renseignement au sujet des recenseurs du comté de Pontiac, vu qu'antérieurement j'avais écrit au commissaire en chef et qu'il m'avait répondu que les nominations n'avaient pas encore été faites. Je comprends que le Gouvernement s'est efforcé de faire les nominations, mais vu qu'on avait nommé des hommes pour Ontario, j'étais certain que les ministres qui représentent la province de Québec soulèveraient des objections. Le ministre m'a dit qu'on avait fait les nominations, mais je n'ai pu m'assurer des noms des commissaires. Aurait-il l'obligeance de me fournir ces noms maintenant?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Je n'ai pas les noms sous la main, en ce moment. Lorsque j'ai répondu à mon honorable ami, hier, je lui ai dit que les nominations avaient été faites, ce qui est exact.

M. CAHILL: C'est-à-dire, nominations permanentes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Oui. La principale difficulté provenait de la situation géographique du comté de Pontiac. Nous avons finalement décidé de le diviser en trois parties. Le Témiskaming est la partie la plus populeuse et vu qu'il faudra à l'un des recenseurs nommés parcourir deux ou trois cents milles pour faire la besogne, dans cette région, j'ai fait des arrangements d'après lesquels un résident de Témiskaming agira pour cette partie de Pontiac.

M. POWER: Le crédit en discussion comprend-il les frais du revenu fédéral des statistiques?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce crédit comprendra les appointements des fonctionnaires de l'administration centrale; mais non les frais de gestion imposés par la division des statistiques; il y a un crédit spécial pour cet objet.

M. CANNON: Cela comprend-il les appointements des autres fonctionnaires de la commission du commerce?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Non.

M. CANNON: Y a-t-il un crédit spécial pour ces appointements?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Oui.

M. le PRESIDENT: Le crédit est-il adopté?

M. CAHILL: Non, monsieur le président. Voici plusieurs crédits sur lesquels

nous aimerions à avoir des renseignements: Qu'est-ce que "le chef de la division des transports"?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le département de la statistique a un champ très vaste d'action et, entre autres choses, il doit préparer les statistiques des différents systèmes de transport dont s'occupait auparavant le département du Chemins de fer et Canaux. On a versé la division des statistiques de ce département dans celle du département général des statistiques, et il est question ici du fonctionnaire qui s'occupe de cette division du travail.

M. PARENT (texte): Monsieur le président, à la page 105 du Budget, il y a un item intitulé "lecturer", ce qui peut se traduire par le mot conférencier. Est-ce que l'honorable ministre pourrait dire si ce conférencier donne ses conférences dans les deux langues et s'il est qualifié pour les donner en français et en anglais?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: (Traduction.) Dans la première année et dans une partie de la seconde durant lesquelles nous avons mis en train et perfectionné la préparation de films cinématographiques, nous avons fait une série d'expositions de ces films et visité environ seize ou dix-huit des principales villes du Canada, en commençant par Halifax. Un conférencier les a expliqués et ils ont formé, je pense, une contribution appréciable à la vulgarisation et à la publicité du travail accompli par le département.

Ces expositions causèrent beaucoup de contentement et de nombreux témoignages nous ont été transmis à leur égard.

M. PROULX: Je vois, à la page 105, le crédit suivant: "1 chef, division de la démographie, $3,000." En quoi consiste ce travail de démographie?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il consiste réellement à faire le dénombrement. Le mot vient du grec "demos" le peuple et de "graphno" j'écris.

M. POWER: Le statisticien fédéral qui est en même temps commissaire du recensement remplit-il, en outre, la fonction de chef de la division de la démographie?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non. Le chef de la division de la démographie relève de M. Coats.

M. POWER: Quel est son nom?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: E. S. Macphail. C'est l'un des plus vieux employés du département et un homme très utile.

M. POWER: Si je comprends bien, le statisticien fédéral recueille des renseignements concernant les hommes, les femmes et les choses, tandis que le chef du service démographique n'obtient que des données concernant les êtres humains. Ai-je raison?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne vois pas bien la différence entre les hommes et les femmes et les êtres humains.

M. POWER: Le ministre ne m'a pas compris. J'ai dit les hommes, les femmes et les choses—les choses inanimées.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que le statisticien fédéral fait plus que cela. Il dirige les diverses démarches du département de la statistique qui ne se bornent pas à dénombrer les hommes, les femmes et les choses inanimées et à préparer des tableaux. Il a sous ses ordres un nombreux personnel.

M. POWER: M. Macphail a-t-il actuellement la direction du recensement?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. POWER: Dans ce cas, quel est le rôle de M. Coats?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Celui de directeur d'un grand établissement commercial à l'égard des nombreuses parties et divisions des affaires qu'il régit.

M. PEDLOW: Le rapport de l'auditeur général donne le chiffre de 4,000 dollars comme celui du traitement de M. Coats, tandis qu'à la page 105 du Budget, son traitement est fixé à 4,800 dollars pour 1920-21 et à 5,100 dollars pour 1921-22. Le ministre expliquera-t-il l'écart?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il provient probablement du nouveau classement.

M. POWER: La même remarque s'applique au démographe?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Et la même raison aussi.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

2e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 38), déposé par M. Power, tendant à constituer en corporation la compagnie de téléphone Québec Union-Electrique de Québec.

La séance est levée à minuit vingt minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable EDGAR N. RHODES, Orateur:

Mercredi, 23 mars 1921.

La séance est ouverte à deux heures.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DES CHEMINS DE FER

M. STEVENS demande à déposer un projet de loi (bill n° 41) tendant à modifier la loi des chemins de fer.

—En peu de mots, l'objet de ce projet de loi est de modifier certains paragraphes de la loi des chemins de fer en ce qui concerne les distinctions relatives aux tarifs. Dans la loi actuelle, le mot "distinction" est précédé invariablement de mots comme "abusive", "injuste" et autres de même nature. Le but de cette loi est de faire disparaître ces mots, rendant ainsi absolue la question de distinction.

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

AMÉNAGEMENT DES EAUX DU LAC DES BOIS

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, comme c'est un jour réservé aux affaires d'initiative parlementaire il n'est pas probable que nous arrivions à l'ordre du jour, et je ne pourrai donc profiter de l'occasion ordinaire de remplir deux ou trois promesses que j'ai faites à la Chambre hier. Je sollicite le privilège de faire une déclaration.

M. l'ORATEUR: Le Chambre consent-elle à ce que le très honorable premier ministre fasse une déclaration.

Des VOIX: Adopté.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je désire répondre à un question de l'honorable député de Trois-Rivières-et-Saint-Maurice (M. Bureau) qui a demandé à savoir si le Gouvernement avait reçu quelque communication au sujet de la commission mixte des eaux du lac des Bois, soit depuis ou avant novembre dernier, ou d'une filiale quelconque, américaine ou canadienne. Je dois dire que non. La dernière communication date de mars 1916. Je sais que cela est en dehors du laps de la période visée par l'honorable membre.

STATION D'AMQUI

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): L'honorable député de Matane (M. Pelletier) m'a demandé quelles étaient les communications que j'aurais pu recevoir, et il se plaint qu'elles n'aient pas eu de réponse. La première à laquelle il fait allusion, et qui est en date du 10 mars a été reçue et il en a été accusé réception. La seconde, datée du 15 mars, a aussi été reçue et il en a de même été accusé réception. Je vais transmettre la réponse à l'honorable député. Je la mentionne tout simplement parce que j'ai promis de la faire.

L'INDEMNITÉ DE VIE CHÈRE

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): J'ai aussi promis de faire une déclaration aujourd'hui, relativement à l'indemnité de la vie chère accordée au personnel administratif. La Chambre, naturellement, sait que cette prime a été donnée afin de permettre de faire face à l'augmentation anormale du coût de la vie. Pour l'exercice financier qui touche à sa fin, cette addition aux appointements du personnel s'élève à environ douze millions et demi, ce qui porte le montant global des crédits destinés aux traitement du personnel à un peu plus de 66 millions. Vu les augmentations qui ont résulté du nouveau classement, et l'abaissement du prix de la vie, eu égard aussi à la nécessité impérieuse de faire des économies, là où la chose est possible, le Gouvernement a décidé de réduire la prime de 25 p. 100 pour le prochain exercice.

QUESTIONS

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

M. A. D. GEORGE

*M. BROUILLARD demande:

1. M. A.-D. George, avocat de Fort-Frances (Ontario), a-t-il été récemment retenu par le gouvernement fédéral ou en son nom dans certaines affaires?
2. Dans l'affirmative, quelles sont ces affaires et leur objet?
3. Ce M. A.-D. George est-il le particulier qui fut en cause dans l'achat d'un emplacement de bureau de poste à Fort-Frances, par l'entremise d'un commis de son bureau, il y a plusieurs années?
4. Un comité parlementaire a-t-il reconnu après enquête que l'emplacement susdit avait été acheté pour une somme très inférieure au prix de la vente à l'Etat?
5. Dans l'affirmative, quel était l'écart entre ce prix d'achat et le prix de vente à l'Etat?
6. Pourquoi le Gouvernement continue-t-il à employer ce M. A.-D. George de préférence à d'autres avocats de Fort-Frances?

L'hon. sir HENRY DRAYTON ministre des Finances):

1. Non.
2. Répondu sous n° 1.

3, 4 et 5. Pas de renseignement.

6. Répondu sous n° 1.

TELEPHONE DE BERTHIERVILLE

M. GERVAIS demande:

Le Gouvernement est-il propriétaire de la ligne téléphonique reliant Berthierville à l'île Saint-Ignace et à l'île du Pas?

L'hon. M. McCURDY (ministre des Travaux publics): Oui, et l'exploitation en a été concédée à la compagnie de téléphone Bell.

TOLES D'ACIER POUR CONSTRUCTIONS MARITIMES

M. DUFF demande:

1. A quelle date le Gouvernement a-t-il passé un marché avec la Dominion Iron and Steel Company, pour la fourniture de tôles d'acier destinées à la construction maritime?

2. Quelle était la quantité totale fixée dans ce marché et quelle proportion la compagnie devait-elle en livrer à l'Etat?

3. Quel était le prix du marché par tonne?

4. Combien de tonnes ont été jusqu'ici livrées, et en quel endroit?

5. Ce marché a-t-il depuis été révoqué?

6. Dans l'affirmative, quels dommages-intérêts l'Etat a-t-il dû payer à la compagnie?

7. Si ce marché n'a pas été révoqué, la Dominion Iron and Steel Company a-t-elle fait des réclamations contre l'Etat et pour combien?

L'hon. M. REID (Ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1, 2 et 3. Le marché passé avec la Dominion Iron and Steel Company, Ltd., a été autorisé par décret en date du 26 mars 1918, et il a été daté du 2 avril 1918. Ce marché prévoyait l'érection par la Dominion Iron and Steel Company, Ltd., d'une aciérie moderne pour la fabrication de plaques de 110 pouces; de son côté, le Gouvernement s'engageait à acheter 50,000 grosses tonnes de plaques par année durant cinq ans, au prix de $4.15 le 100 livres, chargées en gare de Sydney, ou sur vapeur à Sydney ou à Louisbourg. Une modification du contrat a été autorisée par décret en conseil, le 26 juillet 1919, et le marché ainsi modifié conformément au décret, est en date du 10 décembre 1919. Ce marché effectuait une réduction du prix payable à la Dominion Steel and Iron Company, Ltd., de $4.15 à $3.65 le 100 livres.

4. 40,000 grosses tonnes, livrées chargées à Sydney.

5. Oui.

6. Le Gouvernement n'a pas payé de dommages.

7. Non.

NOMINATIONS NOUVELLES A L'IMPRIMERIE NATIONALE

M. HOCKEN demande:

1. Quelles nouvelles nominations ont été faites au personnel de l'Imprimerie nationale depuis le 1er février 1921?

2. Par les ordres de qui?

3. Quels sont les noms des nouveaux employés?

L'hon. sir HENRY DRAYTON:

1. De 36.

2. La commission du service civil.

3. Alexander Fraser, William Potter, John Hanna, Eugène Edouard Bédard, William Caswell, Mlle Alice Mailhot, James Ambrose Kavanagh, George Archibald Lacombe (résigné depuis), Robert Harker, George McCann, George Drewer, Alexander Brown, Thomas Patrick Morrissey, Frank Charles Runge, Alfred Lee, John Arthur O'Neill, Hugh Henry Borthwick, Oscar Lemieux, Charles Frederick Bruer, Joseph Patrick Miloy, Thomas George Patterson, Alexander Benn, Francis Gilbert Robert, Horace Philip Benedict, Joseph Arthur Bureau, Thomas Carroll Boucher, John S. Ball, Charles Anderson, Simon O'Meara, Mlle Edmée Riendeau, Louis A. Choquette, Mlle Sarah McKeever, Michael Ernest Fagan, Henri R. Robert, Hubert Emmett McCarthy, Joseph Philias Lajambe.

BILLETS ET RESERVE EN OR DU DOMINION

M. THOMSON (Qu'Appelle) demande:

1. Quel est le montant des billets de banque du Dominion destinés à la circulation?

2. Quelle proportion, s'il en est, a été mise en circulation, et comment?

3. Quelle proportion, s'il en est, a été prêtée ou avancée pour des garanties approuvées à des particuliers ou des corporations autres que des banques; à qui, et à quelles conditions?

4. Quel est le montant total des billets du Dominion fournis aux banques canadiennes; à quelles conditions quant aux valeurs et à l'intérêt?

5. Des billets du Dominion ont-ils été acceptés à la place de l'or pour dépôt dans la réserve centrale d'or? Dans l'affirmative, combien?

6. Quelle est la somme réelle en or actuellement dans la réserve centrale d'or?

7. Quelles autres sommes en or sont détenues par le gouvernement fédéral, et à quelles fins?

8. Quelles autres sommes en or étaient dans les banques, les compagnies financières de dépôt, etc., le 31 décembre 1920?

9. Quelle est la somme totale des billets de banque dont l'émission est autorisée en vertu du paragraphe 3 de l'article 61 (ou ses amendements) de la loi des banques?

10. Quelle était la somme moyenne des billets de banque en circulation pendant les premier, deuxième, troisième et quatrième trimestres de l'année 1920?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. 28 février 1921—$290,194,519.92.

2. $10,000,000, d'après un décret du conseil confirmé par le chapitre 4-5 George V.

3. $10,000,000 à la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien et $6,000,000 à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, ces deux prêts confirmés par le chapitre 4-5 George V.

4. $87,115,075. De ce montant on a prêté $56,457,000 sur la garantie de certificats de bons du Trésor impérial, de bons du Dominion, d'obligations des emprunts de guerre, de gouvernements provinciaux et municipaux, de récépissés de grain et d'autres obligations à 5 pour 100.

On accepte les garanties à leur valeur présente sur le marché, moins une retenue fixée par le bureau du Trésor qui tient compte de la nature des garanties déposées.

On a prêté en outre, 50 millions au gouvernement impérial contre le dépôt de garanties approuvées par le bureau du Trésor.

5. Oui, d'après le paragraphe 4 de l'article 61 de la loi des banques—Montant au dépôt le 28 février 1921, $76,900,000.

6. Le 28 février 1921, $11,502,533.33.

7. Le 28 février 1921, le total de l'or détenu par le gouvernement fédéral représentant $103,022,079.99 dont on gardait $3,872,550.35 comme réserve de 10 pour 100 sur les dépôts des banques d'épargnes fédérales et la balance, à titre de garantie pour la circulation des billets fédéraux.

8. Or et monnaie d'or détenus par les banques autorisées canadiennes, le 31 décembre 1920, au Canada et à l'étranger, $82,687,559. On n'a pas d'état de l'or détenu par les compagnies financières de dépôt.

9. Le 31 janvier 1921—$218,162,696. D'après le paragraphe 14 de l'article 61 de la loi des banques, qui autorise l'émission supplémentaire de la monnaie durant la saison du transport de la récolte, on pourrait faire une émission supplémentaire d'un montant de $39,270,563, ainsi qu'on l'a fait le 31 janvier 1921, ce qui donnerait un grand total de $257,433,259.

10. 1er trimestre, $221,946,442; 2e trimestre, $225,832,673; 3e trimestre, $230,000,994; 4e trimestre $237,421,406.

PENSIONS D'INVALIDITE

M. GRIESBACK demande:

1. Est-il vrai que le chiffre des pensions d'invalidité payées aux membres de l'armée expéditionnaire canadienne qui ont pris part à la Grande guerre sont uniformes à compter du grade de lieutenant jusqu'à celui de simple soldat, et de même pour leurs ayants droit?

2. Est-il vrai que les pension d'invalidité, à partir et au-dessus du grade de capitaine et à leurs ayants droit, sont inégales et basées sur le grade du pensionnaire ou de la personne au sujet de laquelle la pension est accordée?

3. Quel a été le total payé du chef des pensions d'invalidité aux militaires du corps expéditionnaire dans l'année close le 31 décembre 1920?

4. Quel était le total des pensionnés au 31 décembre 1920?

[L'hon. sir Henry Drayton.].

5. Combien de pensionnaires, du grade de lieuenant au rang de simple soldat, y compris les ayants droit, y avait-il le 31 décembre 1920?

6. Combien y avait-il de pensionnaires au-dessus du grade de capitaine inclusivement, y compris les ayants droit le 31 décembre 1920?

7. Quelle est la proportion des bénéficiaires: (a) visés dans la question 5, (b) dans la question 6?

8. Quelle est la somme totale d'argent payée en pensions aux militaires et à leurs ayants droit au-dessous du grade de lieutenant inclusivement, pour invalidité, pendant l'année 1920?

9. Quelle est la somme totale en argent payée en pensions aux militaires et à leurs ayants droit au-dessus du grade de capitaine inclusivement, pour invalidité, pendant l'année 1920?

10. Quelle est la proportion payée comme susdit par rapport au total, (a) aux bénéficiaires visés à la question 8, et (b) aux bénéficiaires visés par la question 9?

11. Si la somme payée du chef des pensions susdites était uniforme pour tous les rangs, quelle serait l'augmentation annuelle des pensions des lieutenants et autres grades inférieurs jusqu'au simple soldat, et de leurs ayants droit?

L'hon. M. REID (au nom du ministre de la Milice):

1. Oui à part de l'indemnité de vie chère payable durant l'année commençant le 1er septembre 1920.

2. Elles sont basées d'abord sur le degré d'incapacité comme dans les autres cas, mais elles varient suivant le grade qu'avait l'officier quand il a été frappé d'incapacité.

3. $18,212,506.16.

4. $55,084.

5. Pension d'invalidité; vétérans, 53,854; femmes, 26,913; enfants, 37,373. Total, 118,140.

6. Pensions d'invalidité: vétérans, 1,230; femmes, 730; enfants, 995. Total, 2,953.

7. (a), 97.55 pour 100; (b), 2.45 pour 100.

8. $17,713,913.16.

9. $498,575.00.

10. (a), 97.26 pour 100; (b), 2.74 pour 100.

11. $1.71 par an.

CONTRIBUTION DU CANADA AUX FRAIS DE LA SOCIETE DES NATIONS

M. PREVOST demande:

1. Quelle est la part contributive du Canada aux dépenses de la Société des nations?

2. Quels frais de représentation à la Société des nations le Canada a-t-il supportés en l'année 1920?

3. Des traitements sont-ils alloués par le Gouvernement canadien à un personnel quelconque afférent à la Société des nations?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Le Canada est taxé comme contributeur de la première catégorie et sa part proportionnelle est 25/478èmes des dépenses totales de la Société.

2. La part du Canada a été fixée à 523,000 francs or, au taux de 5.1826 francs à la piastre.

3. Aucuns frais autres que la contribution précitée.

LES BUREAUX DE POSTE DU CANADA

M. RINFRET demande:

1. Combien de bureaux de postes y a-t-il dans le Dominion?
2. Combien y en a-t-il dans chaque province?
3. Combien de boîtes de distribution rurale y a-t-il en usage dans (a) le Dominion et (b) dans chaque province?

Le très hon. M. DOHERTY:

1. 12,216.

2. Ontario, 2,576; Québec, 2,284; Nouvelle-Ecosse, 1,839; Nouveau-Brunswick, 1,133; île du Prince-Edouard, 136; Colombie-Anglaise, 832; Manitoba, 796; Alberta, 1,183; Saskatchewan, 1,411; Yukon, 20; district de Mackenzie, 6.

3. (a) 192,733; (b) île du Prince-Edouard, 8,490; Nouvelle-Ecosse, 6,031; Nouveau-Brunswick, 7,972; Québec, 37,846; Ontario, 117,927; Manitoba, 3,488; Saskatchewan, 3,135; Alberta, 4,233; Colombie-Anglaise, 3,611.

LES CREDITS A LA ROUMANIE ET A LA GRECE

M. KNOX demande:

1. Quels crédits le Gouvernement du Canada a-t-il accordés à la Roumanie et à la Grèce?
2. Quelle partie de ces crédits a été utilisée?
3. Quelles marchandises a-t-on achetées avec ces sommes?
4. Le Gouvernement a-t-il dirigé le placement des commandes pour ces marchandises?
5. Les marchandises fournies étaient-elles toutes de fabrication canadienne?
6. Dans la négative, quelles étaient les exceptions, et quelle était l'origine des produits étrangers?
7. La Roumanie a-t-elle commandé des locomotives au Canada sur ces crédits?
8. Dans l'affirmative, combien, à qui, et à quel prix?
9. Ces locomotives sont-elles en construction au Canada?
10. Dans la négative, où les fait-on, qui les fait, et à quel prix?
11. A quel prix livrera-t-on ces locomotives à la Roumanie?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. A la Roumanie $25,000,000 en vertu d'un accord conclu le 6 mars 1919. A la Grèce, $25,000,000 en vertu d'un accord conclu le 21 mars 1919.

2. A la date du 28 février 1921: Roumanie, $22,571,227.23; Grèce, $7,475,073.59.

3. Dans le cas de la Roumanie: Blé, barattes et machines à beurre, fil d'engerbage, sacs et cordes, lieuses et pièces détachées, peintures, vernis et pinceaux, matériaux pour toits, rails, outils coupants, rails d'acier et accessoires, fer en gueuse, filé de coton, tissus de coton, articles en laine, complets pour hommes, chemises et salopettes. Dans le cas de la Grèce: Couvertures, laines, étuis à révolvers, étrilles, bougies de cire, pinceaux, ceintures, chaussures, chandails, bretelles, vêtements pour hommes, cuir, drap militaire, fourniments et indiennes.

4. Tous les achats ont été surveillés par la commission canadienne du commerce.

5. Oui.

6. Répondu sous le n° 5.

7. Non.

8, 9 et 10. Répondu sous le n° 7.

DISTRIBUTION D'ANIMAUX DE RACE EN SASKATCHEWAN

M. REID (Mackenzie) demande:

1. Quel est le nom du préposé à la distribution des animaux pur sang en Saskatchewan, où demeure-t-il, quels sont ses appointements, et depuis quand est-il au service de l'Etat?
2. Combien d'assistants emploie-t-il, quels sont leurs noms, où demeurent-ils, et quels sont leurs appointements?
3. Combien de pur sang mâles le Gouvernement a-t-il distribués en Saskatchewan, quel est leur âge moyen, quel est le prix moyen qu'on en a payé, et qu'elles sont les races utilisées?
4. Dans quels districts ces animaux pur sang sont-ils distribués?
5. Comment dispose-t-on des pur sang mâles quand ils ne sont plus jugés bons à la reproduction?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture):

1. Le docteur J. P. Creamer, de Qu'Appelle, (Saskatchewan), $2,000 par an depuis le 1er juillet 1913.

2. Les personnes suivantes son temporairement employées par le docteur Creamer pour l'envoi et le rappel des reproducteurs: J. Atkinson, T. Freer, Wm. Harris, Wm. Plumb, tous de Qu'Appelle. Ils reçoivent $6.00 par jour de travail et payent leurs propres dépenses.

3. Les reproducteurs distribués en Saskatchewan jusqu'au 31 décembre 1921 comprennent:

Taureaux: Courtes cornes, 521; Hereford, 51; Aberdeen Angus, 34; Holstein, 26; Ayrshire, 7; Red Polled, 4; total 643. Animaux âgés de 18 à 30 mois au moment de leur achat, prix moyen $161.

Béliers: Shropshires, 5; Oxford Downs, 4; Leicester, 4; total, 13. Prix moyen d'achat, $30. Animaux achetés, agneaux et béliers d'un an.

Verrats: Yorkshires, 25; Berkshires, 40; Poland China, 9; Duroc Jerseys, 11; Tamworth, 1; total 86. Animaux âgés de

6 mois à 1 an au moment de l'achat; prix moyen, $33.

4. Ces animaux ont été distribués dans les districts éloignés et reculés où des reproducteurs de race ne se trouvaient pas.

5. L'animal qui ne peut plus servir comme reproducteur est envoyé à la boucherie.

Le docteur Creamer est aussi chargé de la distribution au Manitoba.

M. SYDNEY SMITH

M. EULER demande:

1. Qui a remplacé M. Sydney Smith au département des Postes?

2. Est-ce un sujet britannique?

3. Dans l'affirmative, est-il sujet né ou naturalisé?

4. S'il est naturalisé, de quel pays vient-il?

5. Depuis quand habite-t-il le Canada?

6. Quand a-t-il été naturalisé?

Le très hon. M. DOHERTY:

1, 2, 3, 4, 5 et 6. La position jadis occupée par M. Smith a été abolie en même temps que celle d'agent acheteur et les fonctions ont été unies avec le titre de surintendant de l'outillage et des fournitures, poste que M. J. H. Lewis occupe temporairement comme chef intérimaire. M. Lewis est sujet britannique de naissance et habite le Canada depuis trente-huit ans.

CONTRIBUTIONS INDIRECTES SUR LE TABAC

M. GERVAIS demande:

1. A la page 512 de l'*Annuaire du Canada*, 1919, l'un des item du tarif de l'accise canadienne se lit comme suit:

"Tabac, par livre.. .. .. .. 20cts."

et un autre se lit comme suit:

"Tabac canadien en feuilles et à l'état naturel, par livre.. 5cts."

Dans quel cas chacun de ces droits différents d'accise s'applique-t-il?

L'hon. M. WIGMORE (ministre des Douanes):

1. 20 cents par livre pour le tabac manufacturé dans chaque cas, en vertu de l'article 279 de la loi du Revenu intérieur, modifiée le 24 mai 1918.

2. 5 cents par livre sur le tabac canadien à l'état naturel en vertu de l'article 328a, section 3 de la loi du Revenu intérieur, modifiée le 24 mai 1918.

LOI DES BONNES ROUTES

M. FRIPP demande:

1. Pour combien de grandes routes en Ontario le ministre des Chemins de fer a-t-il approuvé des projets en vue de la subvention fédérale prévue à la loi des grandes routes, chapitre 54 des Statuts du Canada de 1919?

2. Quelles sont les grandes routse au sujet desquelles une entente au sujet d'une aide fédérale a été conclue entre le ministre des Chemins de fer et la province d'Ontario?

3. A-t-on payé des sommes quelconques à la province d'Ontario pour la nouvelle route Ottawa-Prescott?

4. Dans l'affirmative, quel en est le total au 31 décembre 1920?

5. S'est-on entendu avec le gouvernement d'Ontario quant au fini de surface de cette route—si ce doit être du béton, du macadam lié à l'eau, du gravier, tarvia ou autre matière? Dans l'affirmative, quelle est l'entente?

6. A combien estime-t-on l'aide que devra fournir le gouvernement fédéral pour cette route Ottawa-Prescott?

[L'hon. M. Tolmie.]

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. 17.

2. Ottawa-Pointe Fortune; Ottawa-Prescott; Prescott-Brockville; Brockville-Kingston; Kingston-Belleville; Belleville-Whitby; Yonge Street, Toronto-Bradford; Dundas Street, Toronto-Hamilton; Queenston Road, Hamilton-Stoney Creek; Stoney Creek-Queenston; Hamilton-Jarvis; Hamilton - Bradford; Brantford - Woodstock; Woodstock-Ingersoll; Ingersoll - London; London-St-Thomas; London-Stratford.

3. Oui.

4. Rien n'a été payé jusqu'au 31 décembre 1920, mais en vertu d'un décret du conseil du 25 février on a payé par chèque $74,320.31, le 15 mars.

5. Fini de surface, béton ou macadam et bitume.

6. 40 pour 100 du montant qui, de l'avis du ministre est le coût véritable nécessaire et raisonnable.

REVISION DES FORMULES D'IMPOT PAR LE DEPARTEMENT DE LA JUSTICE

M. TOBIN demande:

1. Les formules de la division de l'impôt, du ministère des Finances, ont-elles été soumises au ministère de la Justice pour être revisées, avant d'être imprimées et distribuées?

2. Le ministère de la Justice a-t-il approuvé la formule T-4, 1919 et surtout la phrase suivante: "Les sommes payées au Fonds de retraite en vertu de la loi des retraites et pensions du service civil ne doivent pas être réduites du revenu des membres du service civil?"

3. Par quelle autorité le commissaire de l'impôt refuse-t-il de reconnaître la prétention des fonctionnaires: que les déductions faites sur leurs appointements en vertu de l'article 27 du chapitre 17 des Statuts revisés, ne sont pas sujettes à la loi de l'impôt?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Non.

2. Non.

3. "Revenu" suivant la définition de l'article 3, paragraphe 1: "gain annuel en tant que gages, salaires ou autre montant fixe —directement ou indirectement reçus par une personne de tout office ou emploi?

Voir Smyth contre Stretton (1904) 90 L.T. 756.

CONFERENCE FINANCIERE INTERNATIONALE

*M. TRAHAN demande:

1. Qui a représenté le Canada à la Conférence financière internationale de Bruxelles, tenue du 24 septembre au 8 octobre 1920?
2. Ces représentants ont-ils fait rapport au Gouvernement?
3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de communiquer à la Chambre le rapport de ses délégués, et de le distribuer aux députés?
4. Dans l'affirmative, quand se propose-t-il de le faire?
5. Dans la négative pourquoi refuse-t-il de communiquer ce rapport?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les représentants du Canada à la conférence financière de Bruxelles étaient l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (M. Guthrie), M. G. C. Cassels et M. J. H. Gundy.

La conférence a fait un rapport qui a été déposé. En réponse à la question demandant si le rapport sera distribué, je dois dire que ce n'est pas l'intention de le faire, parce que le rapport est trop volumineux pour être imprimé.

LE CAPITAINE HENRY C. ADAMS

M. CURRIE demande:

1. A-t-on attiré l'attention du Gouvernement sur la dépêche de presse suivante, publiée dans le *Citizen* d'Ottawa du 16 courant:—

"Le capitaine Adams n'a pas blâmé les Canadiens.

"Le compte rendu de son discours de Vancouver est faux.

"Vancouver, 15 mars.—Dans une dépêche expédiée hier soir, on attribue à tort au capitaine Henry-C. Adams, de l'escadre canadienne, des paroles qu'il aurait prononcées lors d'un discours fait au diner du *Canadian Club*; que l'Angleterre payait $17 par tête pour le maintien de la marine, et que le temps était venu pour que le Canada contribue et accepte sa part raisonnable du fardeau. Cette remarque vient de M. Gordon-C. Jackson, secrétaire de la *Dominion Navy League.*"

2. Vu l'allusion qu'un honorable député, d'après le hansard du 15, aurait faite au capitaine Adams en se basant sur une information fausse dont parle la dépêche susdite, le Gouvernement prendra-t-il les moyens d'exonérer publiquement le capitaine Adams des affirmations qui mettent en mauvaise lumière sa discrétion en tant qu'officier de marine?

Le très hon. M. MEIGHEN: Les observations que l'on considère insultantes se trouvent dans une question adressée au Gouvernement pour s'informer si son attention avait été appelée sur certaines paroles attribuées dans un journal au capitaine Adams et si dans le cas où ces paroles auraient été prononcées, le Gouvernement songeait à prendre une mesure disciplinaire. Comme il paraît dans la question que l'honorable député nous a rendu le service d'inscrire au Feuilleton, les paroles n'ont pas été prononcées, il n'y a donc pas eu, semble-t-il, de paroles dérogatoires ou insultantes, du moins auxquelles le Gouvernement puisse porter remède.

QUESTIONS CONVERTIES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par M. WRIGHT:

1. Combien de wagons, locomotives et matériel roulant en général le Gouvernement a-t-il commandés pendant les années civiles 1918, 1919 et 1920?
2. Quelle était la valeur de ces commandes?
3. De qui cet outillage a-t-il été acheté, et quelle était le prix de chaque marché?

Par M. CANNON:

1. Quels sont les médecins employés au siège de la commission des pensions à Ottawa?
2. Quels sont leurs noms et quelle est l'expérience de chacun en médecine?
3. Combien de ces conseillers en médecine ont terminé leurs cours universitaires et (a) quels sont leurs noms; (b) combien d'entre eux ont obtenu leur diplôme autorisant la pratique; (c) et d'aucuns d'entre eux ont-ils obtenu leur droit de pratique en raison de leur service de guerre?
4. Quel est le dossier militaire de chacun de ces fonctionnaires?
5. Quels sont leurs appointements respectifs?
6. Quelles sont leurs fonctions respectives?
7. Ces conseillers ont-ils en médecine assez d'expérience pour régler les questions techniques de la commission des pensions et sont-ils bien aptes à changer les décisions des médecins locaux?
8. Les commissaires sont-ils tenus d'accepter les décisions de leurs médecins?
9. Dans la négative, pourquoi pas?

DEMANDES DE DOCUMENTS

Par M. MURPHY:

Copie de tous rapports de Arthur Young & Co. et de Griffenhagen and Associates, et de toutes communications que ces compagnies ont adressées à la Commission du service civil touchant le département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques; et copies de toute correspondance échangée entre la Commission du service civil et le département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, ou entre des fonctionnaires de ces départements, au sujet de ces rapports et communications.

Par M. DAVIDSON:

Copie de toutes lettres et correspondances que des professeurs ou des employés de l'université Acadia ont échangées avec le département des Mines, depuis le 1er février 1920, touchant l'emploi d'étudiants de l'université dans ce département pendant l'été.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF AUX ALLOCATIONS ACCORDÉES AUX EXPOSITIONS AGRICOLES

M. ARCHAMBAULT propose une résolution ainsi conçue:

Considérant que les règlements du département de l'Agriculture décrètent, relativement aux

expositions d'automne d'animaux et de volailles, que les sociétés d'agriculture qui auront dépensé, lors de leur exposition précédente, une somme minimum de $3,600 de leurs propres fonds comme prix accordés aux catégories ci-dessus, auront droit à un octroi minimum de $2,500, du ministère de l'Agriculture;

Considérant qu'en fixant le minimum à $3,600 de dépenses pour donner droit à la subvention le ministère n'encourage pas du tout les petites expositions locales de comté qui, en moyenne, distribuent $500 en prix aux catégories ci-dessus.

La Chambre est d'avis que les règlements devraient être modifiés par la réduction du minimum à $500, et par l'adjudication comme octroi, aux petites expositions, des deux tiers des sommes dépensées l'année précédente, pourvu que ces sommes aient au moins été de $500.

—Monsieur l'Orateur, le but que je vise est évident, car ma résolution parle par elle-même; je serai donc très bref au cours des remarques que je ferai à l'appui de cette question.

Je ferai observer en passant qu'il s'agit d'une autre résolution absolument dénuée de tout esprit de parti.

La proposition que je fais vise à l'encouragement des expositions locales et de comté pour nos produits domestiques, ainsi que les animaux de la ferme et les volailles. Sous le régime des règlements actuellement en vigueur, il est décrété qu'en ce qui concerne les expositions d'automne d'animaux domestiques et de volailles, les sociétés d'agriculture qui ont dépensé une somme de $3,600 de leurs propres fonds à l'exposition précédente pour accorder des prix aux produits primés, auront droit à une allocation minimum de $2,500 de la part du ministère de l'Agriculture. Or, il n'est jamais arrivé que des expositions locales ou de comté aient distribué une somme minimum de $3,600 en prix et, si mes renseignements sont exacts, le ministre a décidé cette année de porter ce minimum à $4,000. J'ai sous la main la liste des comtés voisins de ma circonscription ainsi que les sommes que les sociétés d'agriculture ont respectivement distribuées en prix l'année dernière. Dans le comté de Laprairie, il a été dépensé $600.05; dans le comté de Saint-Jean, $441.25; dans le comté de Napierville, $414.50; dans le comté de Rouville, $597.20; dans le comté de Chambly, $741.45 et dans le comté de Verchères, $801.

Ces règlements sont peut-être convenables pour les expositions provinciales et régionales; cependant, le fait de fixer à $3,600 ou à $4,000 la somme minimum à être déboursée en prix, empêche les expositions locales ou de comté de toucher leur part des allocations que le gouvernement fédéral accorde aux sociétés d'agriculture.

[M. Archambault.]

J'ajouterai, à l'appui de ma prétention, que l'année dernière, au dire des fonctionnaires du département de l'Agriculture, à peine vingt ou vingt-cinq associations de cette espèce ont reçu l'allocation fédérale dans tout le pays. Dans la province de Québec, cinq sociétés d'exposition seulement ont pu toucher la subvention. Ce sont les sociétés d'Exposition de Sainte-Scholastique Sherbrooke, Trois-Rivières, Ormstown et Québec. A Sainte-Scholastique, on tient, chaque année, une exposition régionale, puisque quatre, cinq ou six comtés y prennent part. A Sherbrooke, il s'agit d'une exposition industrielle puisqu'elle se tient dans une ville prospère. Nous pouvons dire la même chose de l'exposition de Trois-Rivières. A Ormstown, on tient, chaque année. une exposition régionale, tandis qu'à Québec c'est une exposition provinciale.

Je suppose que, dans les autres provinces non plus, les expositions locales ou de comté ne donnent jamais de prix d'un chiffre aussi haut que le minimum fixé par le département.

M. EDWARDS: Le gouvernement de la province de Québec accorde-t-il des subventions à ces petites expositions sur la base des sommes versées pour les prix?

M. ARCHAMBAULT: Le gouvernement de la province de Québec accorde des prix, mais non pas sur la base que vient de dire l'honorable député. Ils le sont, je crois, sur la base du nombre des membres de chaque société d'agriculture, dans la proportion de deux dollars pour un.

Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, le gouvernement fédéral devrait, je pense, encourager lui aussi ces expositions locales ou de comté. M'est avis qu'elles méritent de l'aide à un plus haut degré que les expositions régionales ou provinciales. La raison qui me fait parler ainsi c'est que, dans les expositions locales et de comté, une vive émulation règne parmi les exposants ou les cultivateurs du district ou de circonscription. Ils peuvent s'y rendre, rivaliser l'un avec l'autre et avoir une chance de gagner des prix. Aux expositions régionales ou provinciales, les récompenses sont presque toujours remportées par quelque riche éleveur, par quelque riche association qui possède les moyens d'acheter des bêtes de grande valeur et par là s'assurer les prix. C'est là une des raisons pour lesquelles les expositions locales devraient être encouragées. Au reste, le cultivateur de moyens ordinaires n'expose pas à des foires régionales ou provinciales, parce que la dépense est trop élevée. Ces

expositions durent généralement cinq ou six jours et, si le cultivateur désire y exposer quelque chose, il sait que d'abord il aura à perdre cet espace de temps. Il faut ensuite qu'il s'assure de quoi pourvoir à ses frais de voyage pour se rendre au lieu de l'exposition, lequel est généralement situé à quelque distance de sa terre. Il faut de plus qu'il songe aux dépenses qu'il fera pendant les cinq ou six jours passés à l'exposition. Par contre, une foire de comté ou une foire locale est généralement tenue à un endroit central, très rapproché de la maison du cultivateur, et elle ne dure qu'un jour. Le cultivateur se lève de bien bon matin, il se rend à l'exposition, il y passe toute la journée et retourne chez lui le même soir.

Je vois rire mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards); mais c'est ainsi que les choses se passent dans mon comté.

M. EDWARDS: Un cultivateur se lève toujours de bonne heure.

M. ARCHAMBAULT: Cela est vrai, mais le matin d'une exposition locale, il se lève encore plus tôt. Comme je l'ai dit précédemment, les expositions locales devraient être encouragées dans une plus large mesure que celles d'une région ou celles d'une province, puisque le cultivateur de moyens ordinaires en bénéficie davantage.

Un autre motif de les encourager, c'est que les expositions régionales ou provinciales nécessitent de grands bâtiments, tandis que les expositions locales ou de comté n'ont besoin que de bâtiments de bien peu de valeur.

Encore une autre raison d'encourager ce genre d'expositions, c'est que, de leur nature, elles sont entièrement agricoles.

A une exposition locale—dans la province de Québec du moins, et je présume qu'il en est ainsi dans les autres provinces—on ne trouve pas de ces attractions, de ces étalages qui, s'ils ne sont point immoraux, sont certainement vulgaires, pour ne rien dire ed ces vendeurs de camelote que l'on rencontre dans les expositions provinciales ou régionales. Des attractions de cette sorte dépouillent trop souvent un cultivateur de son argent; elles attirent la jeunesse qui, sans cela, examinerait les articles que l'on expose et en tirerait quelque instruction.

L'objet de ma résolution n'est pas de faire que l'on subventionne plus les expositions régionales ou provinciales, mais simplement que l'on encourage davantage les foires locales ou de comté. Le seul motif d'opposition que l'on pourrait faire valoir ici, c'est que cela entraînerait une dépense additionnelle. Mais sur les 235 comtés ou circonscriptions du Canada, l'on compte près de 54 circonscriptions urbaines, ce qui laisse pour les campagnes 181 circonscriptions. Si je mets à $600 la somme moyenne des prix donnés dans chaque comté pour ces foires locales, ce qui donnerait droit aux comtés d'obtenir les deux tiers, c'est-à-dire $400, cela n'entraînerait qu'une dépense de $72,400. Même en augmentant cette moyenne et la mettant à $900, ce qui est un chiffre joliment élevé pour des prix à ces expositions les deux tiers seraient de $600 et, à $600 chacun, 181 comtés ne représenteraient qu'une somme totale de $108,600.

M'est avis, monsieur l'Orateur, que le ministre de l'Agriculture, homme pratique et qui se voue avec le plus grand zèle au bien et au développement de l'agriculture, devrait acquiescer à ma résolution, car elle serait d'un grand avantage pour les agriculteurs de ce pays.

M. VIEN: Je désire appuyer la motion de mon honorable ami de Chambly-Verchères (M. Archambault). Lors de la discussion des estimations budgétaires du ministère de l'Agriculture, l'autre jour, j'ai fait observer au ministre qui préside ce ministère, qu'il serait très important de stimuler le développement de l'agriculture au moyen de ces expositions rurales. Dans le comté de Lotbinière nous avons l'avantage d'avoir une des plus belles expositions de cette partie de la province. Nous y avons en permanence, un édifice où, chaque année, l'on exhibe les produits agricoles du comté, et il est encourageant de constater le zèle dont les cultivateurs font preuve, l'ardeur avec laquelle ils concourent pour les récompenses. Mais il n'est pas possible d'offrir à la classe agricole du comté la somme de $4,000, minimum fixé par le ministère de l'Agriculture et laquelle donne droit à une gratification. Si ce minimum était abaissé à $500, conformément au projet de résolution de mon honorable ami de Chambly-Verchères, ces cultivateurs pourraient obtenir du ministère une subvention qui leur viendrait effectivement en aide et serait d'un plus grand avantage pour le développement de l'agriculture que ne le sont actuellement ces expositions régionales lesquelles comme vient de le constater mon honorable ami, ont plutôt le caractère d'un cirque que celui d'une exposition agricole. Et pour cette raison, monsieur l'Orateur, je crois que si l'honorable ministre voit la possibilité d'obtenir les fonds nécessaires

pour encourager ces expositions rurales, il contribuera à l'encouragement de l'agriculture de la manière la plus pratique.

Je ne tiens pas à répéter ce que j'ai dit, l'autre jour, au ministre de lAgriculture, lors de la discussion de son budget, mais je puis l'assurer que j'appuie cordialement la résolution. Bien cordialement aussi je l'invite à assister à l'exposition agricole, à Lotbinière, en septembre prochain; il s'y renda compte de l'esprit d'intiative de la population rurale du district, et sera convaincu, je crois, que les cultivateurs ont parfaitement su tirer parti des subventions.

M. d'ANJOU (texte): Je désire dire un mot à l'appui de la motion de l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault). C'est certainement l'une des résolutions les plus intéressantes qui aient été soumises à la Chambre au cours de la présente session.

Je ne voudrais pas faire de peine à mon ami, l'honorable député de Lotbinière (M. Vien), mais je crois que nous avons dans le comté de Rimouski des expositions aussi belles que celles qu'il peut y avoir dans son comté. Depuis deux ans, on a inauguré, dans le comté de Rimouski, des expositions locales, et, de l'aveu de tous ceux qui y ont pris part, ces expositions sont certainement insurpassables. Ce n'est pas un rendez-vous d'amusement, un cirque, c'est tout simplement une exposition de tous les produits de la terre que les cultivateurs du comté y apportent. Si la motion de l'honorable député de Chambly-Verchères était adoptée, ceci encouragerait nos cultivateurs, qui font certainement des sacrifices considérables: perte de temps et perte d'argent, pour venir concourir à ces expositions.

Le comté de Rimouski est certainement l'un des plus agricoles les plus avancés qu'il y ait dans le pays. Nos cultivateurs sont des cultivateurs modèles; ils sont attachés à la terre et en toute occasion il font leur possible pour démontrer qu'ils sont experts en fait d'agriculture.

Je n'ai pas l'intention d'insister davantage, mais il me semble que tous les députés, et particulièrement ceux qui représentent des comtés agricoles, devraient appuyer fortement cette résolution du député de Chambly-Verchères et insister auprès du Gouvernement afin qu'il en favorise l'adoption. Cela contribuerait non seulement à rendre attrayantes les expositions de comtés, mais cela serait de nature à encourager nos agriculteurs et à augmenter la production dont nous avons un besoin si pressant actuellement.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, je crois que le principe général de cette résolution, le principe de l'encouragement à la production de meilleurs bestiaux, devrait être accepté. Mais les attributions de notre Parlement ne sont pas d'ordre provincial et il me semble qu'il incombe dans une mesure aux autorités provinciales d'encourager ces petites expositions. Dans l'Ontario, ces expositions sont subventionnées par le gouvernement provincial au prorata de la somme payée en prix par les diverses expositions. Il me semble que le parrain de cette résolution ne devrait pas s'attendre à ce que le gouvernement fédéral fasse plus que les gouvernements provinciaux ne sont disposés à faire pour aider les petites expositions. Quant à moi, je suis prêt à appuyer une proposition tendant à autoriser le Gouvernement à contribuer une somme égale à celle qui est accordée à ces expositions, par l'autorité provinciale.

Il y a beaucoup à dire à l'appui de l'assertion de l'honorable député qui soutient que les grandes expositions sont encouragées par les éleveurs riches qui se font une règle d'exposer des animaux primés. J'ai acquis quelque connaissance de ce qui se passe aux petites expositions, ayant été secrétaire et gérant de l'une d'elles pendant nombre d'années, et je puis dire que certaines expositions prêtent au reproche que, bien souvent, vu qu'elles ne durent qu'un jour, quelqu'un y conduit tous les animaux qu'il a sur sa ferme, dût-il rougir de les exposer, dans l'espoir de remporter un prix quelconque. Par conséquent, s'il s'agit d'accorder des allocations à ces expositions, on devrait stipuler que des experts seront retenus comme juges, vu surtout que nos écoles d'agriculture nous fournissent des hommes de premier ordre pour l'accomplissement de ces fonctions. Quant à puiser dans la caisse de l'Etat pour encourager la production de bestiaux de choix, nous devrions avoir des juges qui soient en état de se prononcer en connaissance de cause sur la qualité du bétail, et ne pas nous contenter de gens de l'endroit qui décerneront un prix à un animal de n'importe quelle qualité, qu'il soit digne ou indigne d'être primé. Aucun prix ne devrait être accordé aux animaux qui ne répondent pas à certaines exigences.

Un juge consciencieux pris dans la localité exigera souvent que les animaux soient de ce type élevé; cependant, d'après l'ex-

périence que j'ai acquise, je dois dire qu'un juge choisi sur les lieux est plus exposé à se laisser influencer par ses amis du voisinage et à dire: "Eh bien, cet animal n'est pas exactement du type voulu; néanmoins, nous lui décernons un prix." Je ne crois pas que la distribution de prix sans discernement encourage la production de bon bétail. Je suis d'avis que le gouvernement fédéral aide à encourager l'élevage de bons bestiaux à la condition que les autorités provinciales fournissent une somme égale.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je partage l'avis d'autres députés qui disent que nos expésitions rurales doivent être encouragées par tous les moyens raisonnables. Je crains, cependant, de ne pouvoir aller aussi loin que le député de Frontenac (M. Edwards) et dire que l'Etat devrait accorder des subventions aux petites expositions, même pour grossir celles que les provinces accordent. Ces petites expositions sont purement provinciales ou régionales et cette Chambre a en ce moment assez de besogne sur les bras sans se lancer dans des entreprises de cette nature. Je ne puis admettre comme l'auteur du projet de résolution qu'il faille se contenter de la faible somme qu'il mentionne. Je pourrais citer dans notre province autant d'expositions qu'il en mentionne en tout; maintes sociétés agricoles y paieraient de 500 à 1,000 dollars comme prix, si elles pouvaient obtenir de l'Etat les deux tiers du montant. Dans ma circonscription seulement, il y a douze à quatorze sociétés d'agriculture. Mettons qu'il y en ait dix et multiplions ce nombre par 200 circonscriptions canadiennes et nous arrivons au chiffre de deux mille expositions.

M. VIEN: L'honorable député comprend-il que nous parlons d'une exposition par circonscription, et qu'il ne s'agit pas des sociétés d'agriculture qui existent en grand nombre dans chaque division électorale?

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je discute le projet de résolution tel quel. Qu'on les appelle "expositions" ou "foires d'automne", si l'on veut—"une rose sous un autre nom aurait un parfum aussi doux". Je ne crois pas que le nom qu'on leur donne change rien à l'affaire. Dans notre pays, nous les appelons toutes "des sociétés d'agriculture"; et nous faisons toutes ces choses par leur intermédiaire. Je ne pense pas que le projet de résolution n'embrasse qu'une exposition ou une foire dans chaque circonscription; selon moi, l'idée qu'une circonscription rurale ne peut supporter qu'une seule exposition de cette sorte serait absurde. J'ai trop confiance en l'esprit de progrès des cultivateurs canadiens pour croire une chose semblable.

Nous avons nos expositions agricoles dans la Saskatchewan, et la province leur vient en aide, ainsi que les municipalités en plusieurs cas. Il n'existe pas de comtés dans la Saskatchewan et l'Alberta, de sorte que la remarque de l'honorable député ne s'applique pas à ces provinces. Il y a des municipalités rurales, et elles sont disposées à rendre justice aux petites expositions. Mais, même dans ce cas, nous avons grande peine à maintenir ces expositions et je regrette d'avoir à l'avouer, car je suis d'avis qu'une petite exposition agricole, lorsqu'elle est bien conduite, est avantageuse pour le pays. Toutefois, je ne crois pas que la Chambre ou le ministère, dans l'état actuel de nos finances, doive venir en aide à des cas semblables. Pour cela, la faible somme que mon honorable ami mentionne ne suffirait pas; il faudrait près d'un million de dollars pour faire les choses comme il faut. Je ne pense pas que le ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) puisse disposer d'un million de dollars pour une telle fin. Je ne tiens pas à décourager l'honorable député qui désire obtenir que l'on dépense de l'argent pour le bien des cultivateurs ou le maintien des expositions ou des foires rurales—de quelque nom qu'il les nomme. Il est à souhaiter que l'on encourage ces modestes expositions. Je ne puis cependant aller, comme d'autres, jusqu'à demander que l'Etat se charge de ce soin parce que, je le répète, il ne convient pas, du moins pour le moment, de faire une dépense pareille.

M. McGIBBON (Muskoka): Monsieur l'Orateur, c'est avec un extrême plaisir que j'appuie le principe de ce projet de résolution, et mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Thomson) vient d'énoncer l'une des raisons que j'ai de le faire. Les petites expositions, a dit ce collègue, sont de moins en moins fréquentées. Ceux qui les organisent ont beaucoup de peine à offrir des récompenses. Ce que je dis ici est particulièrement vrai de toutes les petites expositions de l'Ontario. Cet état de choses tient à plusieurs causes dont la principale réside dans la vulgarisation de l'automobile. La plupart des cultivateurs montent dans leurs autos et s'en vont à l'exposition pour voir ce qu'y exposent leurs voisins, tandis que ceux-ci ont fait comme eux et n'ont rien apporté parce qu'ils ne gagnent rien à le faire.

On sait aussi que l'avancement de l'élevage du bétail va de pair avec l'importance des expositions. C'est là chose facile à démontrer, surtout dans les parties nou-

velles du pays où il se tient de petites expositions à l'automne. L'amélioration que l'on obtient ainsi des races d'animaux est en grande partie attribuable à la concurrence; rien, en effet, n'est plus propre à favoriser cette amélioration dans les petites municipalités qu'une vive émulation entre voisins. Il n'en est pas tout à fait de même des expositions de plus grande importance; mais, pour amener l'amélioration des troupeaux et pour obtenir de plus satisfaisantes expositions d'automne dans les campagnes et les parties reculées d'une province, je ne sais rien qui vaille autant qu'une liste de prix alléchants. Presque partout les récompenses que l'on offre ne suffisent pas à dédommager le particulier du mal qu'il se donne pour conduire ses animaux à l'exposition.

Je considère donc que si le parlement jugeait possible d'octroyer, je ne dis pas quelques centaines de mille dollars—je ne me restreindrais pas même à un million, parce que ce placement aurait des effets merveilleux—si nous pouvions, dis-je, consacrer un million ou un million et demi à cet objet, nous obtiendrions d'ici à cinq ou dix ans des résultats on ne peut plus avantageux. Avec mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) je conviens qu'en pareille matière il faut y aller avec prudence. Il a fait observer avec raison que l'aide à être accordée par le gouvernement fédéral doit être proportionnée aux subventions provinciales, le chiffre desquelles dépend, du moins dans l'Ontario, de ce que fournit la municipalité. De cette façon, l'on sait jusqu'à quel point on engage sa responsabilité; on a des données précises pour établir les listes de prix. Rien n'est plus propre à faire avancer le pays dans la voie du progrès et à le mettre en mesure de purger sa dette que l'épanouissement de l'industrie de l'élevage; or, pour que cet épanouissement ait lieu, il faut de toute nécessité obtenir l'amélioration des différentes races d'animaux.

Pour ces motifs, c'est avec plaisir, monsieur l'Orateur, que j'accorde, du moins en principe, mon appui au projet de résolution, comptant que le ministre sera capable de donner suite aux idées qui y sont énoncées.

M. PARENT: Monsieur l'Orateur, il y a quelques jours, le budget du ministère de l'Agriculture était à l'étude; comme il se faisait tard, les députés de la gauche, voyant que l'honorable ministre (M. Tolmie) avait eu l'amabilité de répondre à un assez grand nombre de question, jugèrent à propos de donner leur assentiment à quelques-uns de ses crédits. Vers le même temps, il affirmait qu'en Colombie-Anglaise une certaine variété de poule pondait trois cents œufs par année. Le présent projet de résolution faisait porter la discussion sur les expositions où figure la volaille, il est légitime que l'on invite le ministre a nous dire de quelle espèce de poule il parlait là. Chacun, j'en suis sûr, sera enchanté de savoir à quoi s'en tenir sur le compte de la poule capable de pondre trois cents œufs dans l'année.

M. DECHENE (texte): Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis d'ajouter un mot au débat, qui touche à sa fin, sur la résolution de l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault). Le but de nos expositions rurales agraires semble un peu ignoré ou perdu de vue. On semble, dans nos départements d'agriculture, tendre surtout à encourager l'élevage des volailles et du bétail, sans tenir compte du fait que les expositions agraires, dans les districts ruraux, comprennent tous les produits de la ferme. Ainsi, dans le district de Montmagny, il se tient l'une des plus grandes expositions rurales du pays, qui dure jusqu'à trois jours. Le capital requis pour les bâtiments nécessaires à cette exposition est assez considérable. Il est difficile de déterminer exactement quel est le montant dépensé pour l'encouragement de l'élevage, soit des volailles, soit des bestiaux, et de le séparer du montant accordé en général comme prix pour tous les produits agricoles. Le cultivateur des districts représente, en général, la masse des cultivateurs de ce pays; il tient à la culture variée et ne se spécialise pas dans une branche plutôt que dans une autre. Il représente réellement l'actif national agricole et je crois, comme le disait tout à l'heure l'un des honorables députés de la droite, qu'il mérite plutôt l'attention que toute autre classe de cultivateurs. Le grand cultivateur, qui se livre exclusivement à l'élevage, est en général un homme riche qui n'a pas besoin, lui, pour l'inciter à faire mieux, à produire davantage, de ces expositions. Ces grandes expositions qui sont aujourd'hui encouragées par le département de l'Agriculture servent à tout autre chose qu'au but qu'on se propose. Les grands éleveurs, qui exhibent leurs animaux à ces expositions, n'y vont pas tant pour obtenir des prix que dans le but de faire connaître aux autres éleveurs, et à la population des cultivateurs en général, la qualité de leurs produits et de leurs animaux, afin de se créer de la sorte un marché important pour ces produits. Ceci ne les encourage pas à

produire de meilleurs bestiaux mais ils assistent à ces grandes foires publiques simplement pour y vendre et y annoncer leurs produits. Lorsque vous assistez aux expositions rurales agricoles, aux expositions de district, vous y rencontrez un cultivateur ayant toutes espèces de produits, qui vient, lui, rivaliser réellement avec ses voisins et tâcher de démontrer à tous qu'il peut produire mieux. Il ne va pas là dans un intérêt strictement commercial ou dans un but de lucre; il y va plutôt par orgueil, pour montrer qu'il peut faire mieux que son voisin, et pour se faire de la sorte une réputation de cultivateur modèle dans son district. Je crois que c'est cette idée qu'il faut surtout encourager chez les cultivateurs, c'est-à-dire qu'il faut les inciter à se surpasser les uns les autres. Nous atteindrons de la sorte le but que ces expositions veulent obtenir, celui d'améliorer généralement la race de nos troupeaux et de nos volailles. Avec le système actuel, seulement les plus grandes expositions régionales obtiennent des prix et ce sont des gens qui, eux, n'ont pas besoin d'encouragement, qui réellement ont le bénéfice de ces prix. C'est pour cela que la motion de l'honorable dputé de Verchères a un double mérite, parce qu'elle tend réellement à encourager ceux qui ont besoin d'encouragement et qui, en améliorant leur exploitation agricole, constituent un actif réel et une plus-value pour notre pays.

Nous avons dans nos districts ruraux plusieurs genres d'expositions agricoles. Ces expositions comptent en général, pour leurs prix, sur les contributions que veulent bien leur faire soit leurs députés soit leurs conseillers municipaux, soit leurs curés, enfin, elles dépendent pratiquement de la charité pour pouvoir récompenser le travail des exposants. Pour n'en citer que quelques-unes, à part la grande exposition rurale, nous avons les expositions des jardins agricoles, auxquelles prennent part, souvent, un jeune homme, un enfant même, qui cultive un peu, ou qui élève quelques volailles ou quelques bestiaux dans le but d'obtenir quelques prix que les généreux donateurs de la paroisse fournissent. Ces jeunes gens méritent plus que les grands éleveurs d'être encouragés. Ils se livrent dès leur bas âge à la culture et cherchent à améliorer le troupeau paternel, à se faire la main pour continuer eux-mêmes la même exploitation lorsqu'ils fonderont un foyer; ce sont ces jeunes gens, qui, demain, seront des hommes et qui seront à la tête de cette exploitation, et vous n'avez rien pour les encourager, si ce n'est l'amitié des gens qui les entourent. Il y a des expositions de ce genre dans presque toutes les paroisses de nos comtés. Nous avons aussi des expositions de produits domestiques qui, elles aussi, n'ont pour seul soutien que la bonne volonté des gens des environs. Dans ces circonstances, je serais porté à aller plus loin que l'honorable député de Verchères, et à demander à l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) de ne pas mettre son obligeance seulement au service des grands éleveurs de volailles et de troupeaux, mais de la mettre aussi à la portée de toutes les expositions agraires, en leur donnant, par exemple, un percentage des sommes que les sociétés qui sont à la tête des expositions versent elles-mêmes comme prix; on pourrait fixer une somme de 25, 30 ou même 50 p. 100. Ceci ne coûterait pas cher au pays, aiderait ces sociétés à se maintenir, et aurait le double avantage de nous permettre de donner plus de prix aux exposants et d'encourager davantage cette surproduction agricole dont nous avons tant besoin pour payer nos taxes et contribuer au bien-être général de tout le pays.

Je comprends que nos amis de l'Ouest, qui, eux, ont d'immenses troupeaux, qui ont beaucoup de chevaux, pour l'élevage sur une grande échelle, ne tiennent pas énormément à voir la motion de l'honorable député de Chambly-Verchères adoptée, parce que ceci aurait peut-être pour effet de réduire, au profit de la masse des cultivateurs de ce pays, les crédits de l'honorable ministre de l'Agriculture, et de leur enlever peut-être une grande part de ce qu'ils obtiennent actuellement. Je remarquais l'autre jour, lors de la discussion des crédits de l'Agriculture, que près de la moitié de ces crédits allait à l'encouragement de l'élevage et du soin de nos troupeaux. Il y avait un item spécial de un million de dollars pour l'élevage des troupeaux; il y avait un item de près d'un million de dollars pour voir à la santé de ces mêmes troupeaux, toujours, monsieur l'Orateur, dans l'intérêt des grands éleveurs; mais le pauvre cultivateur qui, lui, n'a que 25 ou 30 bêtes, qui n'a que 8 ou 10 chevaux, qui n'a qu'une basse-cour plus ou moins modeste, ne retire que peu de profits de ces grands octrois. Je crois que, si la motion de l'honorable député de Chambly-Verchères était adoptée, la masse des cultivateurs en retirerait un profit considérable, et je serai très heureux de l'appuyer.

M. BEST: Monsieur l'Orateur, si cette motion est adoptée, toutes les expositions d'automne et plusieurs des expositions scolaires de l'Ontario auront aussi cette sub-

vention. La motion dit que si une exposition donne 500 dollars en primes, le gouvernement lui donnera une subvention des deux tiers de cette somme. De cette façon il y aurait avantage pour chaque exposition d'ajouter un ou deux cents dollars ou quelle que fût la somme nécessaire pour atteindre le minimum réglementaire, et le Gouvernement lui donne dès lors une subvention des deux tiers, elle recevra 333 dollars ou, en d'autres termes, n'aura que 167 dollars à débourser. Ce sera donc une bonne affaire pour la direction de toute exposition que d'en agir ainsi pour toucher la subvention.

Si je suis fortement en faveur d'encourager ces expositions d'automne et l'amélioration du bétail, quand les conseils municipaux et les gouvernements provinciaux accordent des subventions, néanmoins je pense que ces secours d'argent se trouvent répétés. Au cours de ces deux dernières années, le gouvernement actuel a dans une trop grande mesure répété sans raison l'effort des gouvernements provinciaux, et je ne vois quel profit il peut y avoir à cela. Pourquoi prendrions-nous l'argent que les habitants des provinces versent au trésor fédéral pour le remettre aux différentes provinces et municipalités? S'il s'agit d'une œuvre qui se produit sur une grande échelle, comme celle des fermes d'expérimentation, fort bien; mais si nous entreprenons de contribuer aux expositions locales, il vaudrait autant que nous nous mettions à subventionner les expositions de townships, à nous occuper d'intérêts d'une nature locale; et ce serait une erreur que de le faire.

Personne en cette Chambre n'a plus que moi à cœur d'aider l'agriculture de toute façon, mais je ne crois pas que la mesure suggérée à cette fin soit sage. Si j'interprète bien la proposition, il n'y a pas de doute que toutes les expositions de l'Ontario en bénéficieront, mais je crois comprendre que telle n'est pas l'intention de son auteur.

M. ARCHAMBAULT: Ma proposition comporte le payement d'une seule subvention par collège électoral.

M. BEST: Cela créerait des rivalités et serait fâcheux dans une circonscription où il y aurait deux ou trois expositions. Pourquoi demanderait-on à l'Etat de contribuer à une exposition plutôt qu'à telle autre? Dans la circonscription que je représente, je ne sais pas qu'elle est absolument la meilleure des trois expositions qui s'y tiennent; c'est quelquefois une, quelquefois une autre. Je crois qu'il ne serait pas juste de demander à ceux qui appartiennent à une de ces expositions de contribuer à en subventionner une autre dans la même circonscription.

Je m'accorde à penser avec l'honorable député qu'il serait probablement mieux qu'il n'y eût qu'une seule exposition par circonscription électorale; il s'en tient probablement trop dans un grand nombre de cas; mais à l'heure qu'il est on en compte deux ou trois dans plusieurs circonscriptions, et il serait très injuste qu'une d'elles fût subventionnée et que les deux ou trois autres ne le fussent point.

M. ARCHAMBAULT: Il y a une société d'agriculture...

M. l'ORATEUR: La question de l'honorable député devient une assertion. Je lui ferai observer qu'il aura l'occasion de répondre lorsqu'il prendra la parole pour clore la discussion.

M. BEST: La motion dit: exposition d'automne. Ce sont toutes des expositions d'automne dans l'Ontario, et conséquemment je ne vois pas comment on pourrait en subventionner une et non les autres.

M. NESBITT: Bien des choses qui ont été dites par tous les députés qui ont parlé jusqu'ici, sont de celles que j'approuve entièrement.

Si le Gouvernement pouvait faire la dépense, cette subvention rendrait peut-être service à certaines gens qui exhibent du bétail, porcs et volailles, aux expositions de campagne. Cela pourrait, ainsi que le disait l'honorable député de Muskoka (M. McGibbon), encourager la concurrence bien que mon expérience sur ce point soit plutôt défavorable à cette idée. Je pourrais conseiller un moyen qui mettrait le Gouvernement à même d'encourager l'agriculture canadienne mieux que par des subventions accordées aux expositions de campagne. Ce moyen consisterait à diminuer le coût de transport. De crainte que le ministre ne soit porté à croire que tous les membres de cette Chambre, pour le présent, du moins, favorisent les subventions en argent aux expositions de campagne, je saisis l'occasion qui s'offre maintenant à moi pour dire qu'à mon estime, le pays continuera ses progrès cette année et peut-être aussi l'an prochain sans qu'on inscrive aux prévisions budgétaires de crédit additionnel pour les expositions de cam-

pagne. J'espère qu'il ne cherchera pas à ajouter cette dépense à son budget.

M. JOHNSTON: Monsieur l'Orateur, si je reconnais qu'on doit tout faire pour aider le département de l'Agriculture et aussi pour améliorer les troupeaux du Canada, je ne puis, de ce point de vue, trouver la moindre valeur dans la solution que nous débattons, en ce moment. Ainsi que l'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson) l'a fait observer, dans la Saskatchewan, les expositions de campagne ou les foires agricoles reçoivent de l'aide de notre département provincial de l'Agriculture. A la tête de ce dernier, se trouve un cultivateur pratique qui, j'en suis certain, verra à ce qu'on fasse tout ce qui est du ressort provincial pour le progrès de l'agriculture, dans cette province. L'honorable député qui a proposé cette résolution a dit qu'il veut qu'elle ne s'applique qu'à une seule exposition, dans chaque comté. Dans la division électorale de Last Mountain, on compte douze de ces petites expositions, et je ne voudrais pas être appelé à désigner celle qui devra recevoir cette subvention. Pour ce motif et pour cette autre raison primordiale qu'à mon avis, le Gouvernement devrait pratiquer l'économie la plus rigide, je suis opposé à la résolution.

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que des honorables députés ont eu à dire au sujet des subventions en argent attribuées par le Gouvernement fédéral aux petites expositions. Au département de l'Agriculture nous avons adopté pour politique d'accorder des subventions aux expositions interprovinciales et nationales plutôt qu'aux expositions moins considérables. Nous avons toujours pensé que la petite exposition relève des gouvernements provinciaux qui peuvent facilement s'en occuper. Nous estimons que les gouvernements provinciaux devraient faire leur part et que l'entreprise de tenir les petites expositions appartient au gouvernement provincial plutôt qu'au gouvernement fédéral. Je n'entends rien dire de dérogatoire à l'égard du travail que ces petites expositions accomplissent. Elles rendent des services réels à l'agriculture et elles sont les pourvoyeurs des propositions plus importantes. Nous aidons l'agriculture et surtout l'industrie de l'élevage sous maints rapports. Au nombre de ces secours je pourrais mentionner:

Aide fédérale à l'élevage du cheval	$125,000
Distribution de reproducteurs de race pure	155,000
Contrôle des vaches laitières	25,000
Encouragement à l'élevage des bestiaux	45,000
Encouragement à l'élevage du mouton	35,000
Encouragement à l'élevage des volailles	60,000
Encouragement à l'élevage des porcs	20,000
Total	$465,000

Cela n'embrasse aucunement toute la sphère de notre activité à l'égard de l'élevage du bétail. Notre autre travail comprend la mise sur le marché des animaux sur pied, de la laine et des œufs, le remplacement des reproducteurs sans généalogie, l'organisation de comités pour l'établissement de meilleures méthodes d'affaires en vue de la production et de la vente, l'aide aux cercles de garçons et de filles en rapport avec la production, et la vente des porc, la surveillance et l'exploitation des cours à bestiaux et des halles au bétail, la publication de rapports quotidiens, hebdomadaires et annuels concernant le marché du bétail sur pied, l'inspection et le classement de la laine et des œufs, l'aide financière à l'enregistrement du bétail et aux expositions d'animaux sur pied, faits dans un but d'éducation à nos différentes foires.

Comparant la petite exposition à la grande, un des orateurs qui m'ont précédé a dit que la grande exposition ne jouait pas un rôle important dans le développement de l'élevage du bétail, ou quelque chose à cet effet. Or, un éleveur d'une région éloignée peut exposer avec succès son bétail, à une exposition locale et gagner la prime, chaque année, jusqu'au moment où il se flatte d'avoir un assez bon troupeau de bétail, mais lorsqu'il se rend à la grande exposition subventionnée par le Gouvernement fédéral et où l'on offre des prix assez élevés pour permettre à l'éleveur de faibles moyens d'y amener son bétail, se trouve avoir à soutenir une rude concurrence et s'aperçoit que pour remporter la palme à ces expositions il doit avoir du bétail très supérieur à celui qu'il possède.

Il peut voir là une grande quantité de bestiaux et acheter les animaux dont il peut avoir besoin pour améliorer son troupeau. Contrairement à ce qu'on a dit, ce n'est pas toujours le gros éleveur qui obtient les prix dans les grandes expositions. En réalité, elles ont attiré plusieurs débutants qui, très désireux d'avoir des animaux de premier choix ignoraient la qualité de

leurs sujets jusqu'à ce qu'ils les exposassent en concurrence avec les grands éleveurs. Dans plusieurs cas, ce premier succès à l'exposition a marqué le début de grandes entreprises devenues très prospères par la suite.

Je remarque qu'on a critiqué la présence de certaines attractions à ces expositions. Pour qu'une exposition réussisse, il faut y recevoir beaucoup de visiteurs, ou bien alors chercher un autre moyen de faire des recettes. Une exposition qui dure huit ou dix jours doit comprendre un programme très varié pour attirer la foule. Il y a beaucoup de gens que les choses agricoles n'intéressent pas. Dans une grande ville, comme Toronto par exemple, les attractions doivent être d'un genre différent et les directeurs font leur choix de telle manière que le plus grand nombre possible de visiteurs vienne les voir. Les recettes que cette affluence de visiteurs procure peuvent être réparties ensuite parmi les exposants, et en fin de compte l'agriculture en profite.

J'ai énoncé la politique du Gouvernement à ce sujet. Nous jugeons avoir fait ce qu'il fallait. Nous avons l'intention d'aider les expositions interprovinciales et nationales; quant aux expositions de moindre importance, nous laissons cela au soin des provinces qui sont bien en état de prendre cette responsabilité. C'est pour cette raison que je m'oppose au projet de résolution.

M. ARCHAMBAULT: Certes, je n'ai point l'intention d'insister pour la mise aux voix de ma proposition. Cependant, j'ai pensé, en la présentant, qu'elle serait probablement agréée par le ministre, étant donnée l'aide que cela procurerait aux cultivateurs. J'espère encore qu'après avoir étudié la chose comme il faut, il acceptera le projet, si je le présente de nouveau l'an prochain.

Maintenant, je vais répondre aux objections qui ont été présentées par certains de mes collègues; entre autres celle de mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) que j'ai été très heureux de voir appuyer la proposition. Il a fait la même objection que le ministre de l'Agriculture, à savoir: que les gouvernements provinciaux devraient contribuer aux frais des expositions locales. C'est juste et c'est ce qui se fait, du moins dans la province de Québec.

Mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) s'est déclaré prêt à appuyer ma proposition, à condition qu'elle prévoie une contribution fédérale égale à celle du gouvernement provincial. J'accepte volontiers la modification, car les comtés recevraient alors une subvention beaucoup plus élevée que celle prévue dans ma proposition. Je crois et je peux prouver que le gouvernement provincial accorde aux expositions locales et aux expositions de comtés plus que celles-ci ne recevraient en vertu de mon projet lequel prévoit une contribution égale aux deux tiers du total des frais de l'année précédente. Je ne sais pas comment cela se passe dans l'Ontario, mais dans la province de Québec le gouvernement accorde $2 pour chaque membre de la société agricole. En réponse à mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Thomson), je dirai que dans la province de Québec, il n'existe qu'une seule société agricole par comté. Par exemple, nous en avons une dans le comté de Chambly, et il y en a une autre dans le comté de Verchères. A ces sociétés agricoles appartiennent presque tous les bons cultivateurs, et comme le gouvernement provincial accorde $2 pour chaque membre, si la suggestion de mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) était acceptée, les sociétés d'exposition recevraient une subvention plus élevée que ne prévoit la proposition que nous discutons en ce moment.

Les remarques de l'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson) m'ont beaucoup surpris. On a souvent dit que le parti agraire était partisan d'une législation exclusive. Eh bien, je crois que nous en avons eu la preuve cet après-midi. Mon honorable ami ne veut pas de subventions pour les expositions de bestiaux et de volailles, parce que, dans l'Ouest, les cultivateurs ne font pousser que du blé et c'est pour ainsi dire la seule chose qui les intéresse. Si j'avais proposé des subventions pour les expositions de grains, je suis sûr que mon honorable ami m'aurait appuyé.

Il a dit également qu'il était absurde de croire qu'il n'y avait qu'une seule petite exposition dans chaque district rural. Il n'a probablement pas compris que ma résolution n'a trait qu'aux expositions de volailles et d'animaux domestiques. Evidemment, nous avons d'autres expositions agricoles dans la province de Québec où sont exposées toutes sortes de céréales et de produits industriels, mais nous n'avons qu'une seule exposition d'automne pour les volailles et les animaux domestiques.

L'adoption de ma résolution n'entraînerait pas de grandes dépenses, monsieur l'Orateur. D'après mes calculs, cela ne dépasserait pas $108,600, en supposant que les dépenses moyennes des expositions d'autrefois aient été de $900. Nous dépensons cette année 19 millions pour la milice, la marine et la gendarmerie, et nous avons un

crédit de 16 millions pour dépenses diverses. Ces dépenses pourraient être réduites pour permettre d'encourager les cultivateurs à développer l'agriculture.

Il ne m'est pas besoin d'expliquer à mon honorable ami de Dufferin (M. Best) que dans la province de Québec—je ne sais pas s'il en est ainsi dans l'Ontario, mais je ne le crois pas, si j'en juge des remarques de mon honorable ami—il n'y a qu'une seule société d'agriculture par comté, ce qui fait qu'il me serait difficile de décider à quelle société doit aller l'allocation.

Mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) nous a fait une déclaration qui, à mon sens, appuie ma résolution. Il nous a dit que les attractions qui se voient aux grandes expositions sont nécessaires pour amener l'argent à ces réunions. C'est parfaitement vrai et c'est pourquoi je désire que le ministre de l'Agriculture subventionne les expositions purement agricoles où l'on ne voit pas ces attractions qu'on trouve dans les expositions régionales ou provinciales. Comme je l'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, je n'entends pas demander le scrutin sur cette résolution, mais je compte que le ministre voudra bien prendre en considération ma suggestion ou celle de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) touchant ces expositions, parce que je suis convaincu d'avoir proposé quelque chose d'excellent pour l'intérêt des cultivateurs. Pour le moment, je demande à retirer ma motion.

(La motion est retirée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION CONCERNANT LA MISE EN VALEUR DES SOURCES DE COMBUSTIBLE.

M. STEELE propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le Parlement devrait étudier l'approvisionnement futur du Canada en combustible, et qu'un comité parlementaire devrait incessamment être nommé pour s'enquérir de la question, avec pouvoir de citer des témoins, de se faire représenter tout documents ou archives, d'interroger les témoins sous serment, et de faire rapport.

—Quand les députés commencent à parler des expositions d'automne nous avons un indice certain de l'hiver, et c'est ce qui me fait croire que le moment est opportun pour présenter la résolution que j'ai fait porter au Feuilleton touchant l'approvisionnement futur de combustible en Canada.

Le climat canadien exige la consommation de combustible pendant sept mois de l'année. Tous les plaisirs et tout le confort de l'existence dépendent ici de ce combustible. Le combustible est l'une des trois choses essentielles à la vie et les deux autres sont la nourriture et les vêtements.

Non seulement le combustible est essentiel au confort et à l'existence même des gens, mais il est aussi absolument indispensable à l'industrie. Notre pays ne saurait progresser sans force motrice. Les rouages de l'industrie s'arrêteront et la production cessera si la force motrice vient à manquer. En général, la force motrice indispensable à nos industries ne peut s'obtenir sans combustible et le Canada ne peut avoir suffisamment de combustible pour ses besoins sans le charbon.

Après l'intéressante et instructive discussion qui a eu lieu à la Chambre sur la question des ressources naturelles du pays, il m'est à peine nécessaire de faire allusion à l'approvisionnement de houille du Canada, mais on me permettra de rappeler brièvement à la Chambre quelques faits qui se rapportent à cette question. Nous avons de la houille dans l'est et dans l'ouest du Canada, mais la partie centrale en est privée, ce qui fait que les provinces de Québec et d'Ontario doivent aller chercher leur combustible ailleurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Les deux provinces en question ont la houille blanche.

M. STEELE: Oui. En Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick nous avons de grands gisements de houille bitumineuse de bonne qualité tandis, qu'en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Anglaise, il existe d'immense gisements de lignite, de houille bitumineuse et de semi-anthracite. Je voudrais faire figurer au hansard un état de nos réserves de houilles actuelles et probables dans les diverses provinces du Dominion. En Nouvelle-Ecosse les réserves atteignent 10,691 millions de tonnes de houille bitumineuse; au Nouveau-Brunswick il y a 166 millions de tonnes de houille bitumineuse; dans l'Ontario, bien que j'aie dit que nous n'avions pas de charbon, il y a au sud de la baie James un gisement qu'on estime contenir 27,500,0000 tonnes de lignite; au Manitoba, il y a 176 millions de tonnes de lignite; dans la Saskatchewan, 65,793 millions de tonnes; dans l'Alberta 1,180,000 millions de tonnes de houille comprenant 845,900,000 de tonnes de semi-anthracite, 217,918 millions

de tonnes de houille grasse et 932,053 millions de tonnes de charbon sous-bitumineux en même temps que 29,095 millions de tonnes de lignite. En Colombie-Anglaise on trouve 77,923 millions de tonnes de houille grasse et 5,715,500,000 de tonnes de lignite. Au Yukon, il existe 275 millions de tonnes de houille grasse et 5,159 millions de tonnes de lignite, tandis que les territoires du Nord-Ouest en possèdent 5,280 millions de tonnes.

Et même dans les terres arctiques, nous avons d'immenses gisements s'élevant à 6,600 millions de tonnes de charbon bitumineux.

Avec des quantités aussi considérables de charbon que nous possédons et qui s'élèvent à 71 p. 100 de tout le charbon existant dans l'empire britannique, les gens, qui n'ont pas une connaissance approfondie du sujet peuvent se demander avec raison comment il se peut qu'une partie du Canada souffre d'une disette de charbon. Dans ce pays on utilise principalement le charbon pour les besoins domestiques du chauffage et pour obtenir de la force, mais il n'est d'aucune utilité dans ces immenses gisements, à moins qu'il ne soit extrait et transporté de la mine au poêle ou à la fournaise dans la maison et aux chaudières des usines. Il peut être intéressant de se demander combien ces immenses gisements ont produit de charbon. En 1920, le charbon bitumineux extrait en Canada s'est élevé à 16,623,598 tonnes. Sur ce total, on a exporté 2,558,174 tonnes et de la production canadienne il est resté au pays 14,065,784 tonnes. Il serait peut-être intéressant de donner la production par province. En Nouvelle-Ecosse, nous avons extrait en 1920, 6,395,545 tonnes, au coût moyen de $4.44; au Nouveau-Brunswick, 161,164 tonnes au coût moyen de $5.81 par tonne; dans la Saskatchewan, 349,860 tonnes au coût moyen de $2.38 par tonne; dans l'Alberta, 6,859,346 tonnes au coût moyen de $4.40 par tonne; en Colombie-Anglaise, 2,856,920 tonnes au coût moyen de $5.61 par tonne; soit un total de 16,623,598, coûtant en moyenne $4.65 par tonne.

Connaissant la production il peut être intéressant pour nous de savoir quelle est la consommation annuelle du charbon en Canada. En 1920, nous avons consommé 14,065,424 tonnes de charbon canadien et 18,742,542 tonnes de charbon importé ou un total de 32,807,966 tonnes coûtant aux mines $157,345,552. Ce chiffre accuse une augmentation dans le coût de $54,000,000 et une augmentation de consommation relativement à 1910, d'environ 50 p. 100. On pourra demander d'où vient le surplus de notre charbon? Nous consommons seulement 43 p. 100 de charbon canadien, d'où proviennent les autres 57 p. 100? Entièrement des Etats-Unis. En 1920 les importations se sont élevées comme je l'ai déjà dit à 18,742,542 tonnes coûtant $98,033,598 ou une moyenne de $5,32 par tonne. Nous constatons que nos importations augmentent très rapidement. En 1910, comme je l'ai déjà dit, nous avons importé seulement 10,597,000 tonnes, dont 3,266,235 tonnes d'anthracite et la différence 7,331,747 tonnes étaient du charbon bitumineux.

L'an dernier nos importations s'étaient élevées à 18, 742,542 tonnes. Les importations d'anthracite s'étaient accrues dans les années intermédiaires de 4,881,313 tonnes ou presque 50 p. 100, tandis que les importations de charbon bitumineux avaient augmenté de 13,861,229 tonnes, ou de 89 p. 100 sur les importations de 1910.

Comme ce sont là les sources de notre approvisionnement de charbon, voyons ce que coûte le charbon aux Canadiens, et après tout c'est une question qui intéresse énormément le pays aujourd'hui.

En 1920, l'extraction du charbon des mines canadiennes a été évaluée à $76,326,853 et sur cette somme $18,014,899 étaient du charbon exporté, laissant pour la consommation intérieure du charbon d'une valeur de $58,311,954. Sur le charbon importé, l'anthracite avait une valeur de $36,773,351 et le charbon bitumineux une valeur de $61,260,247 ou un total d'importation s'élevant à $98,033,578.

L'hon. M. BELAND: Etait-ce pour l'année 1920?

M. STEELE: Oui.

L'hon. M. BELAND: N'avons-nous pas importé plus de charbon des Etats-Unis l'an dernier que nous en avons extrait au Canada tout compris, charbon bitumineux et anthracite?

M. STEELE: Oui, nous avons importé l'an dernier 57 p. 100 de notre charbon et nous n'en avons produit que 43 p. 100.

L'hon. M. BELAND: J'avais compris que l'honorable député avait dit que nous en avions produit 57 p. 100.

M. STEELE: Non, nous en avons produit 43 p. 100. Le charbon que le Canada a consommé en 1920, a coûté aux mines $156,345,552. Voyons la comparaison entre ce coût et celui des années précédentes. En

1910, le coût moyen de l'anthracite importé a été de $4.51 par tonne. En 1920 le coût moyen a été de $7.53. En 1920, le coût initial du charbon consommé au Canada—c'est-à-dire le coût aux mines—a été de $116,000,671 de plus qu'en 1910. Mais la plus grande partie de cette augmentation ou du moins une grande partie est attribuée à l'élévation du prix du charbon entre 1919 et 1920. L'augmentation en 1920 sur 1919 a été de $59,786,303. Si nous calculons l'augmentation du coût sur le prix payé au détail nous constaterons que les consommateurs canadiens ont payé en 1920, approximativement $140,000,000 de plus pour le charbon qu'il leur en avait coûté l'année précédente, et environ $240,000,000 de plus qu'en 1910. Je suis sûr que la Chambre se rendra compte que c'est un fardeau additionnel imposé au peuple canadien pour sa fourniture de combustible, un fardeau plus lourd probablement que celui qui lui est imposé pour toutes les taxes perçues par le gouvernement fédéral.

Voyons comment ce fardeau affecte le peuple?

Non seulement cette situation impose directement une très lourde charge au Trésor, soit de $50 à $125 de plus par famille que l'année précédente, mais elle ajoute énormément aux frais de la production industrielle. Chaque article produit l'année dernière a coûté plus cher au consommateur par suite des prix élevés du charbon. Au cours du dernier exercice, nombre de fabriques canadiennes ont dû débourser de $20,000 à $850,000 de plus pour le combustible que l'année précédente tandis que cette augmentation a atteint le chiffre de $50,000 à $200,000 dans certains grands établissements industriels. Nos manufacturiers et nos hommes d'affaires ont peut-être raison de se plaindre de la taxe imposée sur les bénéfices et de l'impôt sur le revenu; cependant, le plus lourd fardeau qu'ils aient à supporter à l'heure qu'il est—si nous pouvons l'appeler une charge—est peut-être dû à l'augmentation des prix du combustible.

M. PARENT: L'honorable député est-il en mesure de dire si la même situation existe encore à cette heure?

M. STEELE: La situation n'est pas aussi critique qu'elle l'était il y a quelques mois passés, car les prix du combustible ont subi une baisse appréciable en ces derniers temps. Si la Chambre veut bien me le permettre, je citerai un exemple pour faire voir jusqu'à quel point nos établissements industriels sont affectés par l'augmentation des prix du combustible. Je relève le passage suivant dans le rapport annuel de la Canada Cement Company:

> Pendant plusieurs mois la compagnie a été incapable de se procurer un approvisionnement suffisant de houille afin de tenir ses usines en pleine activité, de sorte que les recettes s'en sont ressenties terriblement. Au cours de ses remarques, le président a déclaré que l'impossibilité d'obtenir du combustible est en grande partie la cause de la diminution du volume des affaires. Les prix de la houille ont subi une hausse de 540 pour 100 par rapport à l'exercice 1914.

Voilà un exemple typique de l'augmentation de dépenses à laquelle nos établissements industriels ont dû faire face à cause de la hausse des prix de la houille. L'augmentation des tarifs de transport ainsi que le taux du change ajoutent aussi énormément aux frais des compagnies industrielles. Dans l'ouest de la province d'Ontario, d'où je viens, le tarif exigé pour le transport d'une tonne de houille s'élevait à $2.90, il y a trois ans; à l'heure qu'il est, la compagnies de chemin de fer exigent $5.29 plus le taux du change qui est de $1.60, soit une augmentation de $4 pour ainsi dire sur le prix d'il y a trois ans passés. Pour une ville dont le chiffre de population est de 4,000 âmes, cela représente un déboursement supplémentaire de $15,000 à $20,000 par année et la majeure partie de cette somme est encaissée par les propriétaires de mines et les compagnies de chemin de fer des Etats-Unis. Cependant, ce n'est pas là l'unique difficulté que notre population doit surmonter à l'heure actuelle; nos gens éprouvent des embarras même lorsqu'il s'agit d'obtenir leur approvisionnement de combustible à n'importe quel prix. La rareté du combustible s'est fait véritablement sentir; cependant cet état de choses est le résultat en partie de la diminution du rendement et de l'augmentation de la demande, mais non pas de la diminution de nos ressources. On a affirmé que pour chaque augmentation de 10 p. 100 accordée aux mineurs employés dans les mines de houille des Etats-Unis a correspondu une diminution de rendement de 10 p. 100.

Or, dans l'Ontario—je parle de cette province en particulier nous sommes à la merci des Etats-Unis pour obtenir notre approvisionnement de combustible tant pour les frais domestiques qu'industriels. La rareté du combustible sape donc la base même de notre vie industrielle; or, il est essentiel, à mon avis, que le Gouvernement devrait adopter sans tarder un programme tendant à nous rendre absolument indépendants des pays étrangers à cet égard

et à encourager l'exploitation de nos propres ressources en charbon.

En effet, la rareté du combustible, qui s'est fait sentir en ces dernières années, a été attribuée à diverses causes dont les principales sont le malaise existant dans les rangs des mineurs et la tendance qu'ils manifestent à diminuer le rendement des mines à mesure qu'ils obtiennent des augmentations de salaires. Une autre cause qui contribue au maintien de la présente situation, c'est le manque de wagons et de force motrice dont souffrent les réseaux de voies ferrées. Il est donc évident que nous souffrirons encore pendant une autre année au moins des effets de la rareté du combustible, sans compter que la même situation se répétera à intervalles réguliers pendant nombre d'années. Je citerai l'extrait suivant d'un article publié dernièrement dans le *Coal Age*, revue qui est considérée comme une autorité sur le problème de la houille aux Etats-Unis. Le voici:

> Les compagnies houillères attendent leur moment. Les cotes sur la place sont plutôt fixées par les prix qu'offrent les expéditeurs que par les opérations qui s'effectuent. Le sentiment général qui se manifeste un peu partout—fondé peut-être sur l'espérance—que l'acheteur restera éloigné de la place jusqu'à la dernière minute. Or le jour où les opérations recommenceront, l'élan déterminera une hausse accentuée des prix, si bien que l'automne prochain nous verrons encore une sérieuse disette de wagons.

Pour moi, la plupart de nos marchands de charbon canadiens partagent cette opinion, en se basant peut-être sur l'expérience qu'ils ont eue l'année dernière et peut-être aussi sur les craintes qu'ils éprouvent touchant nos approvisionnements pour l'année prochaine.

Qu'avons-nous vu l'année dernière? Dans l'ouest de la province d'Ontario, au mois de juillet, les prix du charbon au détail étaient de $15 à $15.50 la tonne; trois ou quatre mois plus tard, cependant, le charbon se détaillait à $22 la tonne et encore il était pour ainsi dire impossible d'en obtenir à ce prix.

Or nous le savons fort bien, il n'y avait pas de raison pour justifier cette augmentation considérable. Cependant, quelle est la cause réelle qui est censée avoir motivé cette augmentation excessive? Ce fût la rareté du combustible au pays, surtout dans la province d'Ontario, disette due aux causes que j'ai énumérées tout à l'heure. Notre population fut forcée de s'approvisionner de combustible coûte que coûte et les marchands de charbon jugèrent à propos de payer n'importe quel prix, afin de lui en procurer.

[M. Steele.]

Lorsque les compagnies régulières n'ont pu approvisionner nos marchands, les compagnies indépendantes, qui ont la haute main sur une très forte proportion du rendement des mines de la Pennsylvanie et des autres gisements houillers des Etats-Unis, se sont prévalues des demandes de la province d'Ontario et peut-être aussi des autres provinces, et elles ne vendaient leur marchandise que dans le cas où elles pouvaient en obtenir le plus haut prix offert par le marchand absolument pressé d'en avoir.

Comme je l'ai dit, cette rareté du charbon se reproduira, avec tous les ennuis que l'on a éprouvés en 1917 et en 1918. Chacun de nous se rappelle les jours sans feu que l'on a dû nous imposer, lorsque nous avions à nous soumettre à des restrictions touchant la somme de combustible dont certaines industries devaient se contenter, lorsque l'on ne nous permettait d'avoir dans notre cave qu'une minime quantité de charbon, lorsque nous étions contraints à faire emploi de houille bitumineuse au lieu d'anthracite, lorsque nous étions forcés de nous servir de bois quand on pouvait en obtenir, et lorsque nous nous avions, même à pratiquer l'économie la plus rigoureuse dans notre consommation de gazoline. Il est certain que ces temps de détresse reviendront, peut-être pas l'année prochaine, ni même l'année suivante, mais les conditions dans lesquelles passent notre approvisionnement de combustible nous obligent à croire que tôt ou tard nous connaîtrons de nouveau les inconvénients de 1917 et de 1918.

Avec des ressources aussi abondantes que les nôtres, avec des besoins aussi pressants, il est bon de nous préparer à faire face à une situation que je crois inévitable.

L'heure de s'y préparer, c'est l'heure présente; il sera trop tard lorsque nous aurons à nous pourvoir de houille les froids venus. C'est aujourd'hui qu'il faut nous préparer, non pas seulement pour l'hiver prochain, mais pour dans cinq ans, époque où la situation sera plus aiguë; pour dans dix ans, époque où elle sera plus aiguë encore qu'elle ne l'est aujourd'hui. En temps de paix, préparez-vous à la guerre; dans d'abondance, préparez-vous à la disette.

Permettez-moi quelques autres remarques relatives à la province d'Ontario. On y remplace la houille par l'énergie électrique; il s'y fait dans le moment une consommation d'énergie électrique équivalente à près d'un million de chevaux-vapeur. On estime que chaque unité de cette force tient

lieu de dix tonnes de houille environ. Si donc la province d'Ontario ne se servait pas de ce million de chevaux-vapeur d'énergie électrique, il lui faudrait pour ses industries dix millions de tonnes de houille de plus. Supposons que cette situation se produise. Avec la connaissance que nous avons aujourd'hui des conditions du transport sur nos chemins de fer et sur ceux des Etats-Unis, comment ces derniers pourraient-ils fournir au transport de ces dix millions de tonnes de plus. Quelqu'un dira sans doute qu'avec ce million de chevaux-vapeur d'énergie électrique, la province d'Ontario n'a que faire de se tourmenter; et, en effet nous ne nous tourmentons point. Mais dans dix ans, lorsque le Canada aura besoin de 50 millions de tonnes de houille peut-être, au lieu des 33 millions dont il se contente aujourd'hui, comment parviendrons-nous à nous assurer ces 16 millions de tonnes de plus? Il faut aujourd'hui près de mille locomotives, près de vingt-trois mille wagons pour le transport de notre approvisionnement de houille, lequel forme le cinquième de la somme totale de marchandises transportées par nos chemins de fer. Pour le transport de 16 autres millions de tonnes, il faudrait accroître de moitié ce matériel. Nos chemins de fer y seront-ils prêts dans dix ans? Le Gouvernement est-il prêt à accroître sur nos chemins de fer nationaux le matériel nécessaire au transport de cette houille? L'augmentera-t-il de moitié d'ici dix ans. Tel est le problème à la solution duquel nous devons nous employer, pour que dans dix ans le peuple du Canada soit sûr d'obtenir le combustible qui lui sera nécessaire. C'est l'heure d'y penser sérieusement, et c'est le devoir du pays, comme aussi de ceux qui le représentent dans cette Chambre.

J'ai fait voir qu'il y a de la houille en abondance au Canada; je vais maintenant parler des besoins de la province d'Ontario et de celle de Québec, province dans les limites desquelles il n'existe point de houille commercialement utilisable. Ces deux provinces ne laissent pas d'être de toutes les provinces celles qui consomment le plus de houille, et nous sommes parfois presque forcés de croire que, sous ce rapport, la nature a commis une méprise. La Colombie-Anglaise, l'Alberta, la Saskatchewan, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick n'ont aucune difficulté à obtenir leur approvisionnement de houille. Le Manitoba a eu à cet égard quelque difficulté; jusqu'ici il a souffert de ne pas avoir suffisamment de houille, mais avec celle qui lui arrive de l'Alberta en quantités toujours croissantes, le problème de son alimentation en houille semblerait résolu. En 1920, par exemple, le Manitoba faisait venir de la province d'Alberta 516,198 tonnes de houille bitumineuse, ce qui était 200,000 tonnes de plus que l'année précédente. Comme, en 1916, le Manitoba n'a consommé que 98,629 tonnes de houille de l'Alberta, il est bien évident que les citoyens de cette province y donnent la préférence. Et c'est ainsi qu'il en doit être. Le prix de transport à Winnipeg d'une tonne de houille de l'Alberta est de $3, sans change, ce qui est un prix bien inférieur à ce qu'il en coûte aux citoyens de la province d'Ontario qui font venir la leur des Etats-Unis. Comme les mines de l'Alberta ont une capacité de rendement de 12 millions de tonnes par année et comme elles ne produisent aujourd'hui que 5 millions de tonnes environ, la Saskatchewan et le Manitoba n'ont guère à s'inquiéter d'ici quelque temps. La mise en briquettes des lignites de la Saskatchewan offre un autre remède à la situation, et il se peut qu'avec le temps, ces briquettes soient utilisées dans l'Est jusqu'au lac Supérieur de la province d'Ontario.

Tel que je l'ai dit, Québec et l'Ontario sont les deux provinces qui ont à envisager un problème sérieux au sujet du combustible. L'Ontario est la seule province qui dépend entièrement des Etats-Unis pour son approvisionnement. Québec, avant la guerre, pouvait se procurer du charbon de la Nouvelle-Ecosse et le transport pouvait en être fait jusqu'à Montréal, par voie d'eau. Quoique le trafic ait été interrompu durant la guerre, il y a indication qu'il sera repris, et Québec pourra s'approvisionner de charbon canadien.

L'Ontario seul semble être isolé sous le rapport de l'approvisionnement de combustible—c'est-à-dire que le plus grand consommateur est celui-même qui se trouve sans communication avec les provinces où se produit le charbon. Dans l'Ontario, nous consommons environ 40 pour 100 du charbon employé en Canada. Ceci s'explique par notre grande population, l'épuisement qui se fait graduellement de notre approvisionnement de bois, et les grandes et nombreuses industries de la province.

Je désirerais à ce propos lire quelques extraits d'une lettre que j'ai reçue d'un commerçant bien connu de charbon en détail dans l'ouest de l'Ontario, directeur de la Retail Coal Association, et laquelle décrit les difficultés qui existent, mieux que je ne saurais le faire moi-même. Je lirai une

partie de sa lettre. Au sujet des commerçants de charbon en détail, il dit:

Nous avons appris à nos dépens que nous sommes entièrement à la merci du commerçant de gros aux Etats-Unis, pour la quantité de charbon que nous pouvons obtenir, comme pour la qualité et le prix du produit qui a été expédié durant la disette. Telle a été l'expérience universelle de tous les commerçants de charbon dans le pays.

Le prix de l'anthracite de la Pennsylvanie était de $8 à $17 la tonne aux mines, et il était basé sur la nécessité dans laquelle se trouvait le commerçant de payer, et si le commerçant se rendait à la mine, il s'y rencontrait avec d'autres qui l'y avaient précédé, et de fait, le charbon se vendait à l'enchère au plus haut enchérisseur.

Mais, l'intermédiaire n'étaient pas le seul en faute. Ces prix étaient réellement les prix de la mine, demandés par les propriétaires indépendants. La houille bitumineuse ordinaire des mines variait, pendant la dernière saison, de $3.50 par tonne à $12.75 (dans les cas extrêmes) aux mines. Il était détenu absolument par les exploiteurs américains, et les prix que l'on demandait aux importateurs canadiens décidaient en même temps de celui que devaient payer les Américains eux-mêmes, et il en est résulté que l'on a fait des efforts sérieux pour en empêcher l'exportation en Canada. Vous pouvez facilement vous rendre compte que les Canadiens seraient absolument sans ressources dans des circonstances semblables. Cet état de choses, dira-t-on, est dû en grande partie à la manipulation des exploiteurs américains; mais qu'il en soit ainsi ou non, le résultat est le même. Si cet hiver eut été rigoureux, il s'en serait suivi des souffrances indicibles, car les importations n'ont pas été aussi nombreuses que les autres années. L'automne dernier ainsi que pendant l'été, lorsque la situation était menaçante nous avons essayé de savoir le prix du charbon canadien de l'Alberta, mais le meilleur prix du transport, par voie ferrée, que nous ayons pu obtenir a été de $20.50 par tonne, lequel prix, naturellement, empêchait tout particulier et toute compagnie de courir aucun risque dans une telle entreprise.

M. MORPHY: L'honorable député peut-il nous dire le prix du charbon, tout venant, dans l'Alberta, à ce moment?

M. STEELE Quatre piastres et quarante cents à la mine. Donc le problème est sérieux dans l'Ontario. Une question se présente à nous: comment résoudre ce problème? J'admets dès maintenant qu'il est difficile d'y trouver une solution satisfaisante. Il nous faut du charbon. Comment l'aurons-nous quand nous en avons besoin, comment en réduire la consommation, voilà les deux questions qu'il nous faut étudier.

M. MACLEAN (York-Sud): Ou la question d'un produit de remplacement.

M. STEELE: La question de réduire la quantité consommée comprendrait aussi celle de l'emploi de remplaçants. Indubitablement, la Nouvelle-Ecosse, à part les Etats-Unis, est notre meilleure source d'approvisionnement, mais, à l'heure actuelle, nos chemins de fer ne peuvent transporter le charbon de cette province à aussi bon marché qu'ils le peuvent faire dans le cas du charbon de la Pennsylvanie, d'où la distance est plus courte.

Quel est donc le remède? D'abord, il faut économiser le charbon. C'est un remède à bien des maux, et que le peuple tarde à utiliser. Mais, on me permettra de mentionner quelques raisons pour l'économie du charbon, ce qui limiterait autant que possible la quantité requise.

L'on prétend généralement qu'il se fait un gaspillage énorme dans la consommation du charbon, tant le charbon employé pour les besoins domestiques que celui employé pour fins industrielles. Le bureau des mines aux Etats-Unis dit que 35 pour 100 du charbon se perd dans la cheminée de la plupart des machines à vapeur, que, dans certains cas, il s'en perd d'avantage. Même chez nous, dans nos maisons, il y a un grand gaspillage, et la cause en est que les gens ne comprennent pas suffisamment comment maintenir le feu dans la fournaise et les poêles.

On pourrait obtenir une grande économie, si l'on entreprenait une campagne dans le but d'instruire le peuple à ce sujet. Une autre chose que je croirais avantageuse à l'économie de notre charbon et à la réduction de la consommation, serait de le vendre à l'essai. Presque tout ce qui se vend ou s'achète aujourd'hui est sujet à l'essai ou à certaines mesures; je ne sais vraiment pourquoi nous payerions les propriétaires de mines de la Pennsylvanie pour des cendres et de l'ardoise, pourquoi nous payerions pour le transport, disons, jusqu'à l'Ontario, pour faire descendre ces cendres et cette ardoise dans nos caves et de là les mettre dans la fournaise et finalement les accumuler sur les tas de cendres.

Vu la rareté du charbon et les efforts que tentent les propriétaires de houillères pour vendre toute la production sans en indiquer la qualité, je crois que le moment est venu où l'Etat devrait protéger le public, si faire se peut, en exigeant que tout le charbon importé ou extrait au pays soit vendu après qu'on en aura fait l'essai.

Une autre manière, et l'une des plus importantes, de diminuer la quantité de charbon dont on a besoin, c'est de produire des forces hydrauliques. L'Ontario n'emploie annuellement qu'environ 1,000,000 de chevaux-vapeur d'énergie électrique, et cette quantité tient lieu de 10,000,000 de tonnes de charbon. Par conséquent, plus nous nous servirons d'énergie électrique, moins il nous faudra de charbon. Après le parachèvement du canal de Chippawa à

Queenston pour la production de l'énergie électrique, nous aurons assez de force motrice provenant de sources hydro-électriques dans l'Ontario, pour approvisionner, calcule-t-on, tous les établissements situés à l'ouest du canal de la vallée de la Trent. La quantité de force motrice dont on a besoin et qu'on n'a pas encore obtenue dans l'est d'Ontario est assez restreinte, si on la compare à celle qui est nécessaire dans l'ouest de la province; cependant, la force motrice qu'on peut générer le long du Saint-Laurent est bien suffisante pour répondre à tous les besoins. Bien que l'on puisse se dispenser d'une partie de la force qu'on pourrait y produire...

M. PARENT: Lorsque l'honorable député parle de "tous les besoins", entend-il dire pour des fins industrielles ou pour des fins de chauffage?

M. STEELE: Pour des fins industrielles seulement. Il est admis, je crois, que l'énergie électrique ne convient aucunement au chauffage de nos habitations. On calcule qu'il faudrait environ cinq chevaux-vapeur pour chaque personne, et que cela rendrait très coûteux le chauffage à l'électricité. Le surplus d'énergie électrique qu'on pourrait produire le long du Saint-Laurent et dont on n'aurait pas besoin pour des fins industrielles pourrait fort bien servir à l'exploitation de nos voies ferrées. Celles-ci emploient près du quart du charbon que le pays consomme. Chaque cheval-vapeur d'énergie électrique que nos chemins de fer emploient obvie à la nécessité de transporter environ 10 tonnes de charbon, et cela est un facteur considérable de notre problème des transports. En employant l'électricité sur nos voies ferrées, nous réduirions la quantité de charbon dont elles auraient besoin, ainsi que la somme des transports que nous exigeons de notre réseau de chemins de fer.

Une autre chose qu'il ne faut point perdre de vue, c'est que, avec le temps, et grâce à une production plus grande, le prix de l'énergie électrique baissera incontestablement, tandis que celui du charbon augmentera, à n'en pas douter. Par conséquent, il semble qu'il est temps que nous nous occupions de remplacer le charbon par l'énergie électrique partout où cela peut se faire. En ce qui concerne notre approvisionnement d'anthracite aux Etats-Unis, que l'on me permette de faire observer que les provinces d'Ontario et de Québec n'ont pas d'autre source d'approvisionnement. La commission des études géologiques du pays voisin estime que les mines d'anthracite seront épuisées dans cinquante ans, et il nous est facile de comprendre que, bien avant cette époque, la nation américaine exigera que l'anthracite lui soit réservé, et que l'exportation en sera probablement interdite.

Un autre moyen de réduire la quantité de charbon nécessaire, ce serait d'établir des usines centrales de chauffage. Bien que je ne sois pas prêt à en dire grand'chose en ce moment, informations prises, je constate que les ingénieurs calculent que, en établissant des usines centrales de chauffage dans les foyers de population, on pourrait réduire de moitié le coût du chauffage de nos habitations et des maisons d'affaires, de sorte que nos grandes municipalités auraient bien raison d'examiner l'affaire. Un autre remède—et c'est un remède que le Gouvernement pourrait probablement contribuer beaucoup à appliquer—ce serait de fournir assez de wagons pour permettre à la population canadienne de faire transporter dans ses foyers le charbon extrait des houillères. Il est généralement admis que la rareté du charbon dans ces dernières années doit être attribuée en grande partie au nombre insuffisant des wagons. Je ne connais pas assez tous les détails de cette question pour être en état d'expliquer la cause de cette insuffisance; cependant, elle existait incontestablement, et si l'Etat et nos voies ferrées pouvaient faire en sorte qu'il y eût toujours assez de wagons aux charbonnages pour transporter le charbon dont nous avons besoin, ils contribueraient beaucoup à le rendre moins rare l'hiver prochain, et cette démarche devrait avoir lieu d'ici à trois ou quatre mois, et non pas l'automne prochain.

Je le répète, le Canada a consommé 33,000,000 de tonnes de charbon, l'an dernier, et tout ce charbon, pour ainsi dire, a été transporté par nos chemins de fer sur une distance plus ou moins grande. Il me suffira d'indiquer que les chemins de fer nationaux du Canada n'ont transporté que 27,504,000 tonnes de marchandises en tout, l'an dernier, pour faire comprendre combien formidable est la tâche que nos chemins de fer ont à accomplir pour nous approvisionner de charbon.

Si les chemins de fer nationaux canadiens n'avaient fait que transporter notre charbon l'an dernier, ils auraient transporté plus de 5,000,000 de tonnes de marchandise de plus que tout leur réseau n'en a voituré. En 1919, les voies ferrées ont consommé 7,400,000 tonnes de charbon, soit 38 p. 100 de la quantité totale; cette année-là, nos manufactures en avaient absorbé 8,000,000 de tonnes.

Je me disposais à parler brièvement de la substitution du pétrole au charbon, mais nous ne sommes probablement pas prêts en ce pays à y songer. Le pétrole remplace le charbon comme combustible, mais il est encore plus rare que la houille sur ce continent. On calcule qu'avant cinq ans les Etats-Unis en achèteront annuellement 500,000,000 de barils de l'empire britannique. Ils en importent aujourd'hui près de 100,000,000 de barils en sus de ce qu'ils produisent. Leur consommation augmente de 100,000,000 de barils par année, de sorte que nous pouvons comprendre comme le pétrole sera rare en Amérique.

Toutefois, aucun des remèdes que j'ai suggérés ne suffira aux pressantes exigences d'un avenir rapproché. Ce qui inquiète la population d'Ontario en ce moment, c'est son approvisionnement de charbon pour l'hiver prochain. Il nous en faudra 16 millions de tonnes pendant les prochains douze mois. Comment nous le nous procurerons-nous à un prix qui ne soit pas trop excessif? Serons-nous obligés de verser encore $100,000,000 dans la caisse des Etats-Unis, tandis que nos mines sont inexploitées et que nos chemins de fer accumulent un déficit annuel de $70,000,000 faute de trafic; ou bien aurons-nous recours aux mesures que nous pourrons prendre pour nous assurer que nos gens auront ces 16 milions de tonnes de charbon; et ce, à un prix aussi raisonnable que celui auquel il est possible de s'en procurer? A mes yeux, en tant que parlement, nous devrions déployer tous les efforts afin d'empêcher que notre population n'ait à payer des prix excessifs pour son approvisionnement de combustible, même chez les exploitants américains. Et s'il faut que le charbon soit transporté de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario pour le simple coût du transport, je suis d'avis que nous devrions au moins utiliser à cette fin le réseau de l'Etat. Si c'est impossible et qu'il n'y ait point d'autre remède sous la main, la seule chose à faire, ce sera d'imposer aux habitants de l'Ontario l'énorme fardeau que constituera pendant quelques années encore l'approvisionnement du charbon, fardeau qui deviendra de plus en plus écrasant.

Je voudrais en ce moment élever ici ma voix pour demander que cette question soit étudiée avec toute l'attention possible. Il n'a jamais surgi de problème dont nous n'avons pas trouvé la solution, et si nous ne pouvons pas résoudre celui-ci, qu'on ne dise pas du moins que nous ne l'avons pas résolu faute de l'avoir tenté.

J'ai inclus dans ce projet de résolution une demande de nomination d'un comité spécial de la Chambre pour discuter l'affaire. Je suis d'avis que cette demande est sage. Scrutons l'affaire; c'est la raison d'être du Parlement; voyons quels renseignements nous pouvons nous procurer, afin d'être en mesure d'éclairer le Parlement sur les démarches qu'il pourrait tenter. Nous pourrons alors espérer que ces démarches auront lieu.

M. REDMAN: Monsieur l'Orateur, je désire appuyer le projet de résolution que vient de soumettre le député de Perth-Sud (M. Steele); mais avant de le faire, je comprends que la Chambre doit comme moi louer mon honorable ami d'avoir mis sur le tapis cet important sujet, et surtout le louer du soin qu'il a apporté à l'étudier, à amasser et à soumettre à la députation, d'une manière si bien ordonnée tous les renseignements qu'il nous a fournis.

Après le discours de l'honorable député, il me serait oiseux de parler de l'importance de cette question pour le Canada en général. Je suppose qu'elle revient à ceci: jusqu'à quel point et dans quelle mesure pouvons-nous rapprocher les quantités de charbon qui gisent plus ou moins aux deux extrémités du pays, en vue de répondre autant que possible aux exigences de la partie centrale du Canada? Quel que soit l'intérêt que la province d'Alberta porte à la question générale, il me semble bien vrai de dire que cet intérêt sera encore plus grand quant à la question de savoir combien de charbon elle pourra vendre au reste du pays.

La Chambre étant déjà renseignée sur ce point, il me serait inutile de lui parler des quantités presque incalculables de charbon qui se trouvent dans cette province, outre sa qualité, car nous possédons là du charbon de toutes les qualités. Il s'agit donc uniquement de savoir jusqu'à quelle distance ce charbon peut être vendu avantageusement. Ces années dernières, le charbon de l'Alberta a trouvé un débouché jusque dans la Saskatchewan et le Manitoba.

Nous ne nous sommes pas encore complètement emparés du marché du Manitoba, et il nous faut sensiblement améliorer nos méthodes de production, et un peu nos moyens de transport, avant que ce marché nous appartienne tout entier. Cependant,

nous avons prouvé que notre houille peut rivaliser économiquement avec celle de la Pennsylvanie. Avec de meilleures méthodes de production et de meilleurs moyens de transport, la houille du Manitoba rapportera beaucoup plus que celle de la Pennsylvanie.

J'aborderai maintenant une question d'une plus grande envergure, mais au sujet de laquelle je n'aurai pas l'audace aujourd'hui de faire des prophéties. Il s'agit de savoir si le charbon de l'Alberta peut dépasser à l'est les limites du Manitoba. Arrêtons-nous, un instant, aux facteurs qui pourraient influencer ce résultat. En premier lieu, considérons le coût de la production. C'est un fait significatif que, bien que tous les produits fondamentaux, tels que le grain, ont diminué de prix, l'an dernier, la houille, elle, n'a cessé de prendre de la valeur. Le Gouvernement fédéral a exercé une certaine juridiction sur la question ouvrière des mines de l'Alberta, facteur important dans le coût de la production. Il a presque doublé depuis deux ans dans l'Alberta. Il est aujourd'hui de plus de $4 environ. La houille elle-même, autour des puits n'a pour ainsi dire aucune valeur si elle n'est vendue, de sorte que le coût de la production est simplement sujet à la main-d'œuvre et à l'outillage. Cette question pourrait être étudiée par un comité parlementaire, vu que la Chambre a déjà exercé une certaine juridiction au sujet du prix de la main-d'œuvre. Mais une chose plus importante, la chose essentielle dans le marché de notre houille, est la question de transport. Là encore nous voyons que les tarifs de transport n'ont pas diminué, l'an dernier, et le problème de la main-d'œuvre se présente de nouveau. Depuis deux ans, l'Alberta a proposé que, durant les mois d'été, lorsque les wagons de marchandises de l'Alberta et de l'Ouest du Canada ne sont pas affectés au transport des récoltes de grain, et lorsqu'il n'y a pas d'encombrement, bref, lorsqu'il n'y a pas suffisamment de trafic pour occuper nos chemins de fer, l'Alberta a proposé, dis-je, que ces wagons soient employés à transporter notre houille dans l'Est à un prix de beaucoup réduit comparativement à celui du reste de l'année. Il a été prouvé que cela peut se faire. Le coût de la production diminuerait et les mineurs auraient du travail toute l'année sans interruption; en outre, on ne verrait pas d'embarras durant les mois d'hiver, lorsque le transport de tous les produits est plus difficile et que le grain est dirigé vers l'Est. Si l'on pouvait prendre ces dispositions, notre marché serait amélioré et, quoi qu'il en soit, le transport de notre houille se ferait plus économiquement dans toute la province du Manitoba.

M. MACLEAN (York-Sud): Mon honorable collègue dit-il que les wagons de marchandises affectés au transport du grain peuvent être employés économiquement pour le transport du charbon?

M. REDMAN: Certainement; c'est ce que nous faisons chez nous. A vrai dire, nous nous servons surtout des fourgons pour l'exportation de la houille.

Je me contenterai d'ajouter qu'un comité parlementaire ferait bien d'étudier ce sujet. Et je ne vois pas pourquoi nos comités ne s'occupent pas d'un plus grand nombre de questions. Je suis d'avis, et de même plusieurs autres membres, que notre temps est souvent bien mieux employé lorsque nous nous réunissons en comités, pour discuter quelque sujet à fond, que d'écouter ou faire des observations à la Chambre sur une foule de questions.

Ainsi donc, vu l'importance du sujet, non seulement pour aujourd'hui mais pour les besoins de l'avenir, je suggérerais au Gouvernement de donner à la résolution de mon honorable ami de Perth (M. Steele) toute l'attention qu'elle mérite.

M. ROSS: Je ne dirai que quelques mots sur cette affaire importante. L'honorable député de Perth (M. Steele) a si bien discuté le sujet qu'il ne reste que peu à ajouter, si ce n'est au point de vue de l'Ontario. Les faits sont clairs pour tous les députés de cette province. Le problème du charbon est l'un des plus graves du pays. Les approvisionnements du bois, dans l'Ontario, surtout dans les anciennes régions, sont presque épuisés.

L'énergie électrique n'a pas encore été exploitée au point de remplacer le bois, et, par conséquent, nous comptons de plus en plus sur la houille, non seulement pour nos industries, mais pour nos foyers.

L'approvisionnement de la houille se fait de plus en plus difficilement. Dans une grande mesure, il est vrai que nos industries ont un besoin plus constant de la houille que les particuliers, mais, d'un autre côté, les citoyens ont, de jour en jour, un plus grand besoin de houille pour leurs maisons pour la raison que j'ai donnée, celle de la disette du bois. Il n'y a pas que les villes qui se servent de charbon aujourd'hui, mais les campagnes tout aussi bien. Les cultivateurs de l'ouest de l'Ontario font un usage abondant de charbon et un approvisionnement de houille est devenu essentiel pour trois motifs: les demeures, les usines et l'éclairage d'un nombre consi-

dérable de villes et de villages. Malheureusement, nous n'avons pas, dans notre province, les ressources naturelles de l'Est et de l'Ouest.

Ce n'est pas la première fois que la Chambre est saisie de cette question. A la dernière session, l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a abordé le sujet au mois de juin, et, en réponse à ses observations, le premier ministre du jour (sir Robert Borden) a dit que c'était là une question très importante qu'il fallait examiner sans faiblesse. Je me demande ce qu'il voulait dire par ces paroles, mais je sais que le Gouvernement actuel et ses prédécesseurs ont trop tardé, et ce problème est devenu trop urgent pour ne pas nous y intéresser sérieusement.

La résolution de mon honorable collègue de Perth (M. Steele) arrive donc juste à point. Je ne me plongerai pas dans des statistiques à ce sujet. L'auteur de la résolution l'a déjà fait, mais il n'en demeure pas moins que nous n'importons que la moitié de la houille que l'on extrait, et, comme l'a fait remarquer l'ex-premier ministre, la difficulté semble résider dans la question du transport. Non seulement au point de vue de l'Ontario mais de tout le pays, j'insiste sur la nécessité de faire des démarches sous ce rapport. C'est bel et bon de dire que le problème du transport est si compliqué—et je n'en doute pas—qu'il nous cause une foule d'ennuis. Mais comme le parlement cherche à subvenir aux besoins du peuple, il est de notre devoir de faire face aux difficultés qui se présentent à nous, quelque formidables soient-elles. Il est du devoir du Gouvernement d'assumer cette responsabilité, et s'il ne peut s'en acquitter, alors c'est au parlement qu'il appartient de trouver un remède à cet urgent problème.

Où en sommes-nous? Comme nation—on prétend que nous sommes une nation—nous dépendons malheureusement des autres pour des choses que nous devrions nous procurer nous-mêmes. Nous avons dans l'empire britannique 71 p. 100 de l'approvisionnement disponible de houille, et nous avons 11 ou 12 p. 100 de la production totale de la houille de l'univers, et cependant, dans ces deux grandes provinces industrielles, nous dépendons absolument de nos voisins du Sud. Et alors, les habitants de l'Ontario, et surtout, les classes pauvres, voient avec crainte, je dirai même avec terreur, l'approche de l'automne et de l'hiver. Il y a huit ou neuf ans, le charbon leur coûtait de $6 à $6.50 la tonne, mais, l'hiver dernier, nous avons payé, dans l'Ontario, du moins dans le comté de Middlesex, $23 et $24 la tonne d'anthracite de chauffage, et jusqu'à $16 le charbon gras. Si nous voulons un peuple heureux et prospère, il faut que cette situation disparaisse.

On ne saurait être heureux et satisfaits si le coût de la vie n'est pas réduit, et ce problème en particulier intéresse tous les foyers de la province de l'Ontario. Mais la question de prix n'est pas la seule en jeu, bien qu'elle soit d'une excessive importance. Lorsqu'un ouvrier est obligé de payer $23 une tonne de charbon pour chauffer sa petite demeure et donner du confort à sa famille, c'est un gros morceau d'enlevé sur son salaire de $15 ou $24 par semaine, et une ou deux tonnes ne suffisent pas à chauffer une maison ordinaire.

Cependant, comme je l'ai dit, la question de prix n'est pas la seule; nous sommes exposés à être privés complètement de charbon. Le moindre des ennuis avec nos voisins du Sud nous placerait dans une situation des plus critiques. Si leur approvisionnement s'épuisait, comme on l'a fait observer, ou s'il survenait une grève chez eux, nos deux grandes provinces seraient exposées à ne pas avoir de charbon du tout pour les foyers et les usines.

C'est un état de choses très fâcheux néanmoins, c'était celui où nous nous trouvions, en 1919. Je trouve dans le rapport du ministre du Commerce (sir George Foster), pour l'exercice de 1921, une déclaration au sujet de l'approvisionnement du combustible, au Canada, cette année-là. Lisons cette déclaration:

> Presque immédiatement après, une grève se produisit dans les mines de charbon bitumineux des Etats-Unis. Pour faire face à cet état de choses, on prohiba l'exportation du charbon du Canada, sauf sous permis. Le contrôleur du combustible, M. C. A. Magrath, n'avait pas de personnel à sa disposition pour faire face à ce nouvel état de choses, aussi la commission canadienne du commerce assuma-t-elle le travail à la demande du Gouvernement et sous la direction de M. Magrath.
>
> La nécessité s'imposait de s'assurer immédiatement des stocks de charbon disponibles, au Canada, de la quantité que les chemins de fer canadiens étaient en mesure de transporter et du minimum requis par le Canada central pour le reste de la saison charbonnière.
>
> Après s'être assuré des quantités requises au Canada, M. Magrath se rendit à Washington; il réussit à engager des autorités des Etats-Unis à fournir au Canada cent vingt-cinq wagons par jour, à condition que l'on distribuât le charbon suivant l'échelle de priorité établie par l'administration du combustible des Etats-Unis.
>
> L'entente conclue fut assez satisfaisante, bien que le Canada n'ait jamais reçu la quantité promise de cent vingt-cinq wagons promis par jour, les industries, les entreprises d'utilité publique et les institutions qui souffraient du manque de

charbon recevant un approvisionnement qui leur permettait de se maintenir et de continuer leur exploitation et de se chauffer. La grève heureusement se régla vers le milieu de décembre, ce qui calma grandement le malaise qui régnait à l'égard de l'approvisionnement de charbon pour le Canada.

Je pense que la seule lecture de cet extrait du rapport du très honorable ministre est un argument qui suffit à excuser la motion présentée par l'honorable député de Perth. Ces faits se passaient, en 1919; ils pourraient se reproduire cette année, il est possible que nous manquions alors du charbon dont nous aurons besoin et pour nos demeures et pour nos industries. Dès lors, il nous faudra nous adresser, chapeau bas, aux Américains et les prier d'avoir la bonté,—et j'avoue qu'ils sont généreux—de fournir au peuple canadien un approvisionnement de charbon pour l'empêcher de périr de froid au cours de l'hiver, et maintenir nos industries en activité.

Voilà les faits, tels que je les envisage; je ne veux pas m'arrêter à développer cet aspect de la question. Les prix augmentent chaque année. Il s'agit d'une question nationale, en ce moment. On ne doit pas se demander si le Gouvernement peut à bénéfice approvisionner de charbon les habitants du Canada. Le charbon est une nécessité absolue pour la population des provinces d'Ontario et de Québec. Elles doivent avoir du charbon et le Gouvernement doit le leur procurer, même s'il lui faut pour cela faire des dépenses. En qualité de Gouvernement, nous n'entreprenons pas d'ordinaire des ouvrage dans le but d'en retirer un bénéfice; nous ne maintenons pas nos systèmes d'instruction publique avec l'idée d'en retirer un bénéfice; nous ne fournissons pas des grains de semence aux cultivateurs de l'Ouest, dans un but de lucre; nous n'accordons pas des subventions à nos expositions agricoles à seule fin d'en retirer de l'argent pour les habitants du pays, ou plutôt pour le placer directement dans le trésor de l'Etat; nous exploitons un réseau de chemin de fer possédé par le peuple et nous n'en retirons certainement pas de profit. Si les besoins publics des provinces d'Ontario et de Québec,—nos deux provinces les plus prospères et les plus importantes au point de vue industriel,—réclament que le Gouvernement fasse quelque chose de tangible, le Gouvernement doit prendre l'affaire en main d'une façon pratique. Un approvisionnement suffisant de charbon est indispensable au maintien et à l'administration efficace de nos industries, et le maintien de la vie sociale et domestique dans la province d'Ontario, est presque ainsi nécessaire que l'est celui de la marine britannique à l'existence de la nation anglaise. Et cependant, si l'on soulève cette question si vitale, il se trouve quelqu'un pour demander si cela va coûter ou non de l'argent. A mon avis, l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele) a soumis des faits qui sont absolument indéniables; et même si cela entraînait une dépense de deniers publics, on devrait arrêter une méthode quelconque qui permettrait le transport du charbon de nos houillères de l'Est et de l'Ouest pour l'approvisionnement du peuple canadien. Sous d'autres aspects que signifie le présent état de choses? A l'heure qu'il est, nous payons de 90 à 100 millions de dollars aux Américains pour du charbon et nous parlons de la balance défavorable de notre commerce—des taux défavorables du change. Eh! bien, le ministre des Finances déclare que nous pourrons faire face aux charges se rattachant à notre présente dette nationale, si nous voulons simplement adopter par tout le pays la devise: "Achetez au Canada." C'est parfait, et voici une occasion qui nous permet d'appliquer ce mot d'ordre. Achetons le charbon canadien pour nos besoins et évitons que de 90 à 100 millions de dollars prennent la route des Etats-Unis. Dépensons cet argent à l'achat du charbon canadien et aidons ainsi nos propres mineurs et journaliers. Je n'essaie pas de prôner quelque méthode définie, en vue de la solution de ce problème, parce que je ne connais pas assez bien les détails de la situation. Ce que je soutiens, c'est que nous devons trouver un point de départ et je crois donc que l'idée prônée par l'honorable député (M. Steele) est bonne.

Qu'on nomme un comité spécial pour s'occuper de la question; il pourra recueillir les témoignages de personnes ayant des connaissances scientifiques, comme les fonctionnaires techniques du département des Mines, les mineurs, les propriétaires de mines de charbon, les employés de chemin de fer et autres, et, avec l'aide de leurs conseils, nous tâcherons de résoudre cet embarrassant problème. C'est avec grand plaisir que j'appuie la proposition,

M. KEEFER: Je souscris aux éloges adressés à l'honorable député de Perth-Sud pour la peine qu'il s'est donnée à recueillir les renseignements qu'il a communiqués aujourd'hui et aussi pour les excellents arguments qu'il a apportés à l'appuie de sa proposition. Je le fais avec d'autant

plus de sincérité que je sais la somme de travail que représente la réunion de pareils renseignements. Tous les députés devraient être en faveur de la création d'un comité.

A ce propos, je dirai, comme l'honorable député de Calgary (M. Redman), qu'on n'a pas assez souvent recours aux services des députés qui pourraient fort bien examiner en comité certains sujets très importants qui sont soumis à la Chambre. Le travail accompli par le comité des pensions militaires en est une preuve. La Chambre compte parmi ses membres des hommes dont le talent professionnel ou commercial est reconnu, et, d'après moi, des questions de ce genre seraient plus facilement réglées si on les leur confiait pour qu'ils les examinent en comité; en effet, ils pourraient y consacrer plus de temps que ne le peut le Gouvernement dont le programme est toujours surchargé. Après avoir étudié attentivement le sujet qui leur aurait été soumis, ils pourraient faire leurs propositions au Gouvernement qui y donnerait la suite qu'il jugerait à propos; mais dans tous les cas, il en ressortirait des opinions et des suggestions très précieuses. J'espère sincèrement que l'honorable député réussira à obtenir la formation d'un comité pour étudier la question qui fait l'objet de son projet de résolution.

L'honorable député a mentionné divers moyens de résoudre le problème du charbon. D'après moi, il n'en existe qu'un seul pour l'Ontario et Québec: c'est d'employer plus de charbon de la Nouvelle-Ecosse. Rien ne sert de parler de l'envoi de charbon de l'Ouest dans l'Ontario et Québec, car la distance est beaucoup trop grande. Les mines sont situées à 800 milles de Winnipeg et de là il y a encore 400 milles pour aller jusqu'à la tête des lacs, ce qui fait un trajet de 1,200 milles par chemin de fer jusqu'aux ports fluviaux. Avant la guerre, il en coûtait ½ cent par mille pour transporter une tonne de charbon. Maintenant il en coûterait certainement le double, de sorte que le prix de transport d'une tonne de charbon sur une distance de 1,200 milles jusqu'au lac Supérieur coûterait $12. Il ne peut donc pas être question d'expédier dans l'Est le charbon de l'Ouest.

Mais si nous prenons le charbon de la Nouvelle-Ecosse la situation est totalement différente. Des mines de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à la mer, la distance est insignifiante. Au cours d'une conversation que j'ai eue avec le député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie), j'ai appris que les houillères de la Nouvelle-Ecosse, ne donnaient il y a quelques années qu'une quantité peu considérable de charbon, environ un demi-million de tonnes; mais, l'an dernier, leur rendement était dix fois supérieur. Il est vraiment étrange que ces mines soient aujourd'hui fermées. Quelle en est la raison? Personne ne peut le comprendre. N'y a-t-il pas de commandes ou bien existe-t-il un complot commercial quelconque?

Pourquoi les opérations ont-elles cessé? Examinons les faits. Nous savons que le charbon est en demande et que cette demande n'a pas diminuée en Canada; d'autre part, nous savons qu'il y a énormément de charbon en Nouvelle-Ecosse. Voyons maintenant pourquoi on ne peut pas se le procurer.

Prenons par exemple la ville d'Ottawa. Le prix de transport pour le charbon bitumineux est de $4.85 la tonne, pour venir des mines jusqu'ici.

L'hon. M. FIELDING: Quelles mines?

M. KEEFER: Des mines de Pennsylvanie. Les plus rapprochées sont situées à 100 ou 150 milles de Buffalo. Parfois on va chercher le charbon jusque dans le Maryland. Le charbon est d'abord amené jusqu'au Saint-Laurent puis il est transporté sur le Grand-Tronc ou le Pacifique-Canadien, jusqu'à Ottawa. Pour arriver jusqu'ici le transport coûte $4.63. En plus de cela, il faut payer la différence du change sur le prix de transport et le prix d'achat, ainsi qu'un droit de 53 cents. De sorte qu'on paye cinq ou six dollars qui pourraient être en partie économisés en employant du charbon de la Nouvelle-Ecosse. Avant la guerre, on transportait du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal pour 90 cents la tonne et même moins.

Durant la guerre tous les navires ont été requisitionnés et le commerce temporairement désorganisé. Avant la guerre, Boston demandait beaucoup le charbon de la Nouvelle-Ecosse. On me dit que cette ville trouve une forte proportion de son charbon en Nouvelle-Ecosse. Pourquoi ce charbon ne peut-il pas venir aux ports des lacs? Pourquoi ne depasse-t-il pas Montréal? Le transport par eau coûte beaucoup moins que le transport par voie ferrée, et je vais vous en donner un exemple. Pendant des années nous avons acheté notre charbon aux ports du lac Erié, le transportant à la tête des Grands lacs pour la consommation des chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien, soit une distance de

900 milles et à seulement 25 cents la tonne. Ce taux peu élevé est rendu possible parce qu'il y a une cargaison de blé au retour, mais le taux normal était de 30 à 40 cents la tonne, mais, pendant la guerre, il s'est élevé à un dollar. Aujourd'hui, cependant, les taux de transport baissent de nouveau. Si vous allez voir les ports des lacs vous y verrez de grandes piles de charbon accumulé là par les compagnies de chemins de fer.

M. EULER: L'honorable député me permettra de lui demander s'il sait quelle proportion du charbon consommé à Montréal vient des Provinces maritimes? Est-ce que cette proportion est élevée?

M. KEEFER: Je n'ai pas les chiffres se rapportant à la province de Québec, mais je puis vous les donner en ce qui regarde le charbon transporté par eau dans l'Ontario.

M. EULER: Il s'agirait aussi de charbon transporté par eau.

M. KEEFER: Oui, pour la ville de Montréal. Le charbon amené par eau dans l'Ontario se chiffre a 4,614,000 tonnes de houille bitumineuse...

M. EULER: D'où vient ce charbon ?

M. KEEFER: Il vient pour ainsi dire entièrement des ports des Etats-Unis. Sur ce total environ un million de tonnes vont à la tête des lacs à destination des compagnies du Grand-Tronc-Pacifique, du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien. Il y a ensuite 425,000 tonnes d'anthracite qui sont transportées à la tête des lacs.

L'honorable député de Perth-Sud nous a déjà donné le total du charbon expédié par voie ferrée et par eau et il m'est inutile de le répéter. Mais, voici ce que je désire faire ressortir. Vous pouvez expédier du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal pour 50 à 90 cents la tonne. Vous pouvez prendre le charbon des ports de l'Erié et l'envoyer à la tête des lacs pour 40 cents la tonne. Cela donne une marge de $4 à $5. Comment donc se fait-il que nous ne pouvions obtenir du charbon de la Nouvelle-Ecosse, nulle part en Ontario, à moins de payer un transport maximum d'environ $2?

Naturellement, un des inconvénients aujourd'hui provient de l'obligation du transbordement. Ce charbon doit être retiré des navires à Montréal et mis dans des bateaux plus petits. Je crois que tous les députés connaissent ma manière de voir touchant les questions des transports. La solution de ce problème consiste à faire venir les navires par la voie agrandie et creusée du Saint-Laurent. Quand les navires pourront aller directement à un port ontarien et livrer leur charbon assez près des villes de l'intérieur nous pourrons avoir du charbon meilleur marché, mais je doute qu'on puisse en obtenir avant cela.

Alors que nous devons faire concurrence à un taux par voie ferrée qui s'élève à $3 ou $4 la tonne pour 150 milles sans compter le droit de douane, nous devrions être en mesure de résoudre le problème en faisant venir notre charbon de la Nouvelle-Ecosse aux villes de l'Ontario, mais on ne peut pas le faire par chemin de fer comme cela a été suggéré. La distance est trop grande et vous ne pouvez échapper au coût du transport à tant la tonne par mille sur les chemins de fer.

Il faut que le pays vienne à comprendre ce qu'il perd tous les ans en n'améliorant pas le transport par eau sur la voie du Saint-Laurent. Le public ne sait pas encore ce que cela signifie. Les gens renseignés des Etats-Unis l'ont compris et ils ont déclaré—ce que je crois parfaitement vrai—que les deux pays trouveraient encore avantageux de reconstruire le canal tous les ans, de sacrifier le prix d'établissement, parce que ce montant égale ce que que nous perdons par suite de notre manque de transport par eau pour les diverses denrées. Pour le moment, naturellement, nous ne nous occupons que du charbon.

Le moment est venu de faire venir notre charbon. Nos navires de la marine marchande canadienne sont construits pour le transport en vrac, quelques-uns conviennent aux canaux canadiens et il se peut qu'ils cherchent des cargaisons. Il serait bon d'examiner la question sous ce jour. Il est aussi d'autres types de navires qui pourraient transporter le charbon par les canaux actuels jusqu'aux Grands lacs. Quand vous pourrez expédier le charbon directement vous aurez au retour des cargaisons de grains et d'autres produits de l'Ouest, ce qui établira un prix de transport peu élevé. Peu d'entre nous se font une idée du nombre des navires occupés toute l'année à transporter le charbon des ports de l'Erié à la tête des lacs, même dans la situation actuelle.

M. STEELE: Puis-je poser une question à mon honorable ami?

Quel chargement de charbon peut-on transporter par les écluses actuelles du Saint-Laurent?

M. KEEFER: Leur limite actuelle est d'un tirant de 14 pieds 6 pouces. Le canal Welland est construit à un tirant de 25 pieds avec 30 pieds au seuil.

M. STEELE: Quelle serait la limite de charge de ces navires?

M. KEEFER: Avec des écluses de 800 pieds de long, un bateau charbonnier de 9,000 tonnes environ pourrait naviguer. La longueur actuelle du bateau généralement en usage dans les lacs est de 500 pieds avec un tirant de 21 à 22 pieds.

M. STEELE: J'étais intéressé aux bateaux qui pouvaient passer actuellement par les écluses du Saint-Laurent.

M. KEEFER: Il n'y a pas de raison pour qu'on ne puisse pas même à présent amener du charbon par les écluses du Saint-Laurent, mais comme un bateau chargeur de moindre dimension devrait être employé avec les frais généraux presque les mêmes, le fret par tonne serait plus élevé. Mais même de cette manière on pourrait amener du charbon pour la moitié du prix que nous payons pour le transport par chemins de fer depuis la Pennsylvanie.

Le bateau de canal qui navigue sur le Saint-Laurent est d'environ 300 pieds de long. Je ne sais pas ce qu'il transporterait en charbon, mais vous pouvez avoir le rapport en grain. Sa capacité en grain est d'environ 100,000 boisseaux. D'autre part ces gros navires des lacs de 500 pieds peuvent transporter de 400,000 à 500,000 boisseaux de grain ou environ 8,000 tonnes de charbon. Par conséquent les plus petits navires devraient porter de 1,500 à 2,000 tonnes de charbon, si mes chiffres sont exacts.

M. HOCKEN: Ne serait-il pas possible que chacun de ces bateaux remorque deux ou trois chalands?

M. KEEFER: Il n'y a pas de raison pour qu'on ne pratique pas le même système que celui qui était en usage dans le vieux canal Welland, quand nous voyons des chalands remorquer deux ou trois goélettes. Mais nous sommes endormis sur cette question. Nous perdons de l'argent chaque jour et il est temps que le peuple se réveille et la seule manière de le réveiller réellement est de le faire dans cette Chambre.

Un des moyens les plus rapides est de former un comité, comme nous en avons eu un pour la question des prix et de donner ainsi de la publicité à la question. Il peut y avoir quelque système en œuvre entre les propriétaires de mines et les marchands ou d'autres intermédiaires qui a maintenu le prix élevé du charbon. Pourquoi les mines de charbon de Sydney sont-elles fermées aujourd'hui pour manque d'affaires? Pourtant les données fournies par l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele), nous montrent que nous devrions être très occupés maintenant à nous procurer notre fourniture de charbon. J'insiste donc avec plaisir pour que le Gouvernement s'occupe sérieusement de la question et consente à ce qu'un comité soit nommé pour en faire l'étude.

Il n'est pas nécessaire de s'occuper maintenant de l'électrification de nos chemins de fer, mais quand il est vrai, comme on l'a dit à la Chambre, que sur chaque dollar dépensé dans l'exploitation de nos chemins de fer, 20 cents passent en combustibles et que nous avons toutes les quantités de houille blanche que nous pouvons désirer et qui se perdent le long de nos lignes de chemins de fer, il y a quelque chose qui va mal.

Nous avons trois lignes de chemins de fer presque le long du Saint-Laurent qui pourraient utiliser la houille blanche provenant de cette source et nous pourrions économiser pour les consommateurs canadiens cette quantité de charbon qui aujourd'hui régulièrement et quotidiennement s'en va en fumée. Ce serait une bonne économie. Le comité pourrait étudier cette question sous toutes ses formes et j'insiste vivement pour la nomination immédiate de ce comité.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, je veux me joindre à nos collègues pour féliciter l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele) pour les recherches sérieuses qu'il a dû faire afin d'obtenir les renseignements précieux qu'il a communiqués à la Chambre sur cet important sujet. Des renseignements de ce genre sont toujours instructifs, mais particulièrement quand il s'agit d'une question aussi importante et nous devons remercier l'honorable député pour le service qu'il a rendu au pays en général et à la Chambre des communes en particulier.

On a démontré abondamment que le combustible est une des premières nécessités de notre pays et je pense qu'il doit être placé dans la même catégorie que le vêtement et la nourriture. Quand nous parlons du Canada comme une nation, comme un groupe indépendant parmi les nations du monde, il est désirable que nous soyons en état de vivre avec nos propres ressources. Je ne veux pas dire par là que nous ne devrions pas avoir les rapports les plus complets possible avec le monde extérieur, mais je dis que nous devrions exploiter les choses essentielles à la vie et à la nation, dans nos propres frontières.

La population de l'empire britannique sait généralement que les industries fon-

damentales de l'Ecosse et de l'Angleterre sont les charbons et l'acier. Ces industries ont été exploitées aussi complètement que possible et il s'en est suivi des bénéfices et des avantages qui résultent d'une semblable exploitation. Un examen attentif du système commercial en Grande-Bretagne montrera que les Anglais et les Ecossais n'aiment pas beaucoup exporter des matières premières.

Ils préfèrent exporter des produits ouvrés; de cette manière ils retirent tous les bénéfices que comportent les différentes étapes de la production et de la fabrication. Or, nous avons ici au Canada des mines de houille fort riches; nous avons aussi d'autres produits tels que le bois, le fer et l'acier, de sorte qu'il est de la plus grande importance que nous suivions l'exemple de nos cousins des Iles-Britanniques en manifecturant les produits de notre sol pour le plus grand avantage de la population du Canada.

J'ai parlé de notre fortune nationale et l'auteur de la proposition a fait allusion à cet aspect du problème. Quand ce ne serait que pour notre propre sécurité, si mes collègues ne voient pas d'inconvénient à ce que j'invoque cette raison, il est essentiel que les Canadiens prennent des mesures pour se suffire à eux-mêmes en tout. Il est donc de la plus haute importance que tous les citoyens du Canada soient capables de se procurer le combustible qu'ils emploient dans les limites du pays et que cette houille soient extraite de nos mines par des mineurs canadiens autant que possible.

Une situation extraordinaire existe à l'heure qu'il est. La population de l'Ontario, surtout celle de la partie ouest de la province redoute la venue de la saison froide pour la bonne raison qu'elle n'a pas l'approvisionnement de combustible nécessaire sous la main, et certaines parties de la province de Québec sont dans le même cas. Or, la Nouvelle-Ecosse possède—je l'ai lu dans les comptes rendus des journaux et je le tiens de sources particulières fort autorisées—des milliers de sans-travail, qui flânent dans les rues, et de plus vingt-cinq ou trente houillères capables de rendre un combustible de première qualité. Il paraît assez extraordinaire n'est-ce pas que la houille soit en si grande demande, que nous ayons ce produit en si grande abondance à notre portée, que des milliers de chômeurs cherchent inutilement de l'ouvrage et que nous ne tentions rien pour extraire cette houille du sol, procurer du travail aux nombreux ouvriers qui chôment et fournir aux populations de l'ouest de l'Ontario et des autres parties du pays le combustible qu'elles réclament à grands cris? Une seule chose nous manque, à mon avis: c'est d'élaborer un plan praticable afin d'obtenir ces résultats désirables.

L'honorable député de Port-Arthur (M. Keefer) l'a fait observer tout à l'heure, la difficulté n'est pas de transporter la houille à Québec ou à Montréal, bien que l'on éprouve peut-être de sérieux inconvénients pour entreposer le charbon et l'expédier ensuite dans l'Ouest par voie ferrée. Ce système nécessiterait, cela va sans dire, une seconde manutention de la houille; cependant, je suis d'avis que le charbon pourrait être transporté des Provinces maritimes à Québec ou à Montréal d'où on pourrait l'expédier à destination de l'ouest par le chemin de fer de l'Etat, qui a été construit en vue de permettre la circulation de lourds convois ou exigeant de tarifs de transport modérés. La mise à exécution d'un pareil plan nous permettrait de fournir aux habitants de l'Ouest une bonne partie sinon la totalité des approvisionnements de combustibles qu'ils réclament, sans compter qu'elle nous rendrait absolument indépendant des pays étrangers à cet égard. Mais nous devons aussi tenir compte de l'espect financier de la question. L'un des principaux problèmes dont l'Ouest réclame la solution, c'est la création de moyens de transport direct pour son grain. Or, ce grain doit être transporté d'abord dans nos ports de l'Atlantique.

La navigation sur le Saint-Laurent est ouverte pendant neuf mois de l'année. Il serait donc relativement facile pour des navires transportèrent le charbon de la Nouvelle-Ecosse à Québec et dans les ports Nouvelle-Ecosse à Québec et à Montréal pour revenir ensuite dans les ports de l'Est avec des cargaisons de blé de l'Ouest. Ce serait un excellent moyen de diminuer sensiblement les tarifs de transport pour la houille à des prix encore plus bas qu'avant la dernière guerre. Je suis donc d'avis que si le peuple canadien prenait à cœur la mise à exécution d'un pareil plan, il en retirerait des bénéfices surprenants.

La nature humaine, règle générale, hésite à assumer de nouvelles charges et à sortir des sentiers battus. Nous sommes portés à suivre toujours la même routine et à laisser aux autres le soin d'innover. Cependant, c'est à mon avis, le temps ou jamais pour le Gouvernement, si nous de-

vons jamais le décider à sortir de son inertie, de mettre ce projet à exécution et d'inscrire au moins une réforme à son crédit, quand bien même il s'agirait uniquement de l'accomplissement d'un acte de repentir sur son lit de mort. Je serais heureux de voir le Gouvernement indiquer qu'il a souci de notre responsabilité nationale et ouvrir à notre activité ces nouveaux débouchés qui sont si essentiels aux progrès et à l'unité du Canada. C'est une grande satisfaction pour tous de savoir que la Nouvelle-Ecosse recèle des ressources houillères pour ainsi dire illimitées. Nous avions cru, il y a déjà bien des années passées, que nous avions fait toutes les découvertes possibles en ce sens. Nous possédons une étude des champs carbonifères de la Nouvelle-Ecosse qui fut écrite il y a déjà bien des années par un anglais du nom de Brown. L'étude de Brown fait encore autorité en la matière en la Nouvelle-Ecosse, si bien que s'il vous prenait la fantaisie de dire que vous avez mis à jour de nouveaux gisements de houille en dehors des sources qu'indique l'ouvrage de Brown, les gens vous répondraient: "A quoi sert-il de discuter; M. Brown savait ce qu'il disait; vous ne trouverez pas d'autres gisements de houille que ceux qui ont été découverts par M. Brown lui-même".

Un incident qui est bien de nature à nous réjouir, cependant, c'est qu'au cours des trois derniers mois, on a découvert dans les limites de territoire de la Dominion Coal Company, deux magnifiques gîtes de houille dont M. Brown n'avait jamais soupçonné l'existence.

Ainsi, tous les jours on découvre de la houille, et il ne semble pas y avoir de limite à la quantité de très bonne houille que nous avons à la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire dans les limites du Canada. En parlant d'affaires nationales, nous ne mentionnons les provinces que comme moyen d'indiquer où se trouve la richesse de la nation, et c'est à juste titre que je parle de la richesse houillère de la Nouvelle-Ecosse, puisque j'habite cette province, où j'ai fait moi-même autrefois l'extraction de la houille comme simple mineur. Cela me fait du bien de parler sur cette question, si mes camarades des puits de mine de ma province natale peuvent en bénéficier. J'espère que le jour n'est pas lointain où nos hommes auront abondamment à faire dans les mines et où, à l'intérieur comme à l'extérieur du Canada, nous trouverons un débouché constant à ce produit du territoire.

[M. McKenzie.]

Nous n'avons l'année dernière produit à la Nouvelle-Ecosse que 6,500,000 de tonnes de houille et tout ce travail a été accompli par des hommes que d'autres ne remplaçaient point dans la journée. Rien n'empêche que, dans un cas pressant, on ne puisse doubler les équipes et, avec ce que nous promettent les couches de houille il ne nous serait point difficile de convertir ce rendement de 6,500,000 tonnes en un rendement de 12 ou 14 millions, si la nécessité s'imposait de le faire et si les détenteurs de cette houille savaient où la vendre. De cette manière, les frais de production seraient très sensiblement réduits. Tout commerçant sait que pour produire 6,000,000 de tonnes de houille, les frais de gestion sont, à bien peu de chose près, les mêmes que dans le cas où l'on double cette quantité. A mesure que la vente devient plus certaine et que l'on sait combien l'on peut produire sans risque, les frais de production diminuent, et de même le prix du charbon.

J'ai beaucoup de plaisir à remercier de nouveau l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele) du service qu'il rend à son pays par la vigueur avec laquelle il défend cette cause. Ceux d'entre nous qui entreprendront de donner suite à l'idée qu'il vient d'émettre ne chercheront point, j'espère, à éluder le devoir que la circonstance leur imposera, et le présent Gouvernement, qui a la responsabilité de la politique générale du pays, devrait faire tout en son pouvoir pour seconder les vues de mon honorable ami.

M. HOCKEN: Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) affirme qu'il est dans la nature de l'homme de fuir les difficultés. Nous le savions déjà, et je me suis aperçu que, dans toute assemblée législative, il en est un bon nombre qui évite de prendre part à la discussion des problèmes épineux. Il y a tendance à suivre les voies ordinaires et, quand il survient une circonstance où l'on aurait besoin de leur concours, il est difficile de les trouver en nombre suffisant pour le triomphe d'une idée. Voilà ce dont je me suis aperçu ailleurs que dans la Chambre des communes.

M. JACOBS: Où cela?

M. HOCKEN: Au conseil de ville de Montréal, par exemple. C'est là ce qui fait que j'ai beaucoup d'admiration pour l'homme qui, à l'exemple de l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele) a le cou-

rage de soumettre à la Chambre un problème dont la solution est quelque peu difficile. Cette difficulté est précisément ce qui donne du prix à nos efforts, et les obstacles que l'on rencontre sur son chemin, demandent, comme avait coutume de le dire sir James Whitney, à être vaincus. Nous savons tous qu'il y a des empêchements à ce que le Canada trouve la quantité de charbon qui lui est nécessaire, mais, selon qu'il appartient à ceux dont le pays a fait choix pour assurer le bien-être de la nation, c'est notre devoir de chercher à résoudre ces difficultés et de trouver le moyen de procurer au public les choses nécessaires à son confort.

L'affaire dont il s'agit a été débattue si complètement par l'auteur de la proposition et par ceux qui ont pris la parole avant moi qu'il ne me reste plus guère qu'à répéter ce que l'on a dit.

Cependant, lorsque le Canada possède dans ses propres limites plus de houille qu'il ne lui en faut pour subvenir à tous ses besoins et que, malgré cela, nous en importons des Etats-Unis pour une valeur $98,000,000, il faut croire que notre aptitude pour les affaires n'est pas bien grande. Quoique cette houille nous vienne des extrémités du pays il y va tellement de l'intérêt du Canada en général d'approvisionner ses populations de la houille qui sort de nos propres mines que des démarches auraient dû, ce me semble, être faites depuis longtemps pour au moins nous assurer s'il est possible de résoudre cette question. Si nous pouvions réussir à garder dans le pays cette somme de 98 millions de dollars que l'on envoie tous les ans aux Etats-Unis, ce serait dans cette mesure contribuer à la fortune publique, et c'est là à mon avis une considération de grande importance.

Un comité tel que le propose l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele), semble être le seul moyen de solution intelligente de ce problème. Ce comité aurait le pouvoir de faire toutes les investigations et les examens indispensables pour en arriver à une décision; ce comité serait appuyé du Parlement lui-même, et s'il est possible à quelqu'un dans ce pays, d'obtenir les renseignements nécessaires, la chose devrait être possible à un tel comité. Je crois donc que l'honorable député de Perth-Sud a parfaitement raison.

L'honorable député de Port-Arthur-et-Kenora (M. Keefer) a attiré l'attention sur la possibilité de se procurer du charbon de la Nouvelle-Ecosse au moins pour Québec et l'Ontario. Je me souviens du temps dont il a parlé, alors que nous voyions sur les lacs une grande barge à vapeur remorquant deux ou trois chalands, la cargaison que ce vapeur remorquait en devenant trois ou quatre fois plus considérables que s'il avait été seul. Je ne puis comprendre pourquoi nous n'en reviendrions pas à ce système pour le transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse aux ports ontariens. Si la chose se faisait, je suis certain que tout le grain de l'Ontario que l'on exporte pourrait être expédié par ce moyen. Cela réduirait pour le cultivateur les frais de transport du grain sur les marchés mondiaux ainsi que l'importation du charbon dans l'Ontario. Ce système de navigation a prévalu jusqu'à ce que l'on ait eu les gros bâtiments de mer, les vaisseaux de 9,000 et 10,000 tonnes. Même avec les canaux que nous avons maintenant sur le Saint-Laurent, ce projet devrait avoir de bons résultats.

En ce qui concerne le charbon de l'Ouest, je crois que tout l'Ouest pourrait être approvisionné du charbon de l'Alberta. Cela permettrait aux mines de l'Alberta de continuer leur exploitation durant toute l'année, au lieu de fermer, comme elles le doivent faire maintenant, durant un temps considérable. Cela réduirait les frais d'exploitation et contribuerait à l'abaissement du prix du charbon pour les habitants du Nord-Ouest.

Je ne propose aucun moyen qui empêche le transport du charbon jusqu'à la tête des lacs. La chose ne serait peut-être pas avantageuse pour les chemins de fer; tout de même il devrait être possible de construire des locomotives spéciales de même que des wagons, si nécessaires, pour approvisionner jusqu'à Winnipeg, au moins, avec le charbon de l'Alberta. La chose se pratique beaucoup actuellement, mais je crois que la distribution dans l'Ouest pourrait être plus complète.

J'ai noté dans un document que j'ai eu sur mon pupitre aujourd'hui, et lequel indique la production minérale du Canada, que la quantité de tourbe produite dans le pays, l'an dernier, a été de 3,000 tonnes, évaluées à $15,000. Il me semble que la mise en valeur de la tourbe dans la province pourrait être exploitée plus effectivement et plus efficacement qu'on l'a fait jusqu'aujourd'hui. Avec le charbon à $6, $7 ou $8 la tonne, la concurrence serait impossible, mais lorsque le charbon se vend $15, et la tourbe, $5 la tonne, cette dernière pourrait être très bien employée jusqu'à une distance considérable de l'endroit où on l'obtient. Au centre et à l'est de l'Ontario, il y a de grands lits de tourbe,

et je crois que l'on pourrait approvisionner de ce combustible un grand nombre de nos villes et villages, ainsi qu'une bonne partie de la population; la tourbe, quoique n'étant pas à comparer à l'anthracite, peut s'obtenir à meilleur marché et peut-être mise sur le marché pour faire concurrence au charbon. Je suis d'accord avec mon honorable ami de Middlesex-Ouest (M. Ross) lorqu'ils nous dit qu'il s'agit de savoir si nous aurons des combustibles pour aucun prix. Cette situation a prévalu dans le pays depuis quelques années, et elle va s'aggraver. Je crois donc que toutes les ressources de combustibles que puisse avoir le pays devraient être examinées, afin que nous sachions s'il sera possible en Canada de s'approvisionner, tant pour les fins industrielles que pour les fins domestiques, et la question de la tourbe en est certainement une qui devrait être prise en considération.

En ce qui concerne l'économie du charbon, ce qui à mon avis est un des côtés importants de la question, mon honorable ami de Perth-Sud (M. Steele) a fait allusion à la possibilité d'ériger une mine centrale de tourbe. J'ai pensé, depuis des années, que c'était là une chose qui devrait se faire, et le Gouvernement devrait insister pour que les municipalités s'en occupent. Il a déjà été formé une compagnie dans la ville d'où je viens, laquelle devait voir au chauffage au moyen d'une installation centrale. Le projet était de chauffer toutes les maisons dans le voisinage de l'installation.

A mon avis, cette idée est excellente. La houille bitumineuse pourrait être employée à ces fins; ce serait meilleur marché que l'anthracite, et il n'en faudrait que la moitié de la quantité. Toutes les cendres et tous les ennuis du chauffage seraient éliminés par ce système. Malheureusement le conseil municipal croit que ce serait là une concession importante, et ils refusent de permettre à la compagnie de continuer ses travaux.

La municipalité elle-même a refusé de s'en charger comme d'une entreprise publique, et elle a aussi refusé de permettre à la compagnie de le faire, bien qu'elle consentit à y mettre son propre argent. A mes yeux, c'est là une des solutions de notre problème du combustible. Dans de grandes villes comme Montréal, Toronto, Québec, Hamilton et London, ce projet ferait économiser des millions de dollars et permettrait de plus de chauffer les maisons et les grands édifices dans de bien meilleures conditions que lorsqu'on se sert de foyers individuels. J'ignore ce qu'un comité pourrait faire pour persuader aux municipalités de se lancer dans cette entreprise; cependant, la publicité donnée au projet par les travaux d'un tel comité servirait à éclairer les membres des diverses municipalités et à faire prévaloir ce mode de chauffage.

Je voudrais faire quelques commentaires pour appuyer ce que le député de Port-Arthur a dit du développement de l'énergie électrique sur le parcours du Saint-Laurent. Celui-ci recèle une énorme quantité de force motrice précieuse. C'est là une œuvre que les autorités des Etats-Unis et du Canada pourraient avantageusement entreprendre dans l'intérêt du transport et de l'économie du combustible, principalement en ce pays, mais aux Etats-Unis aussi. Si nous avions été tenus pendant la guerre, de fournir à tous les industriels de l'Ontario le charbon nécessaire à la production de la force motrice, nous n'aurions pas pu, tant s'en faut, obtenir les résultats que nous avons retirés des établissements qui ont été exploités pendant cet intervalle de temps. Tirons du Saint-Laurent un autre million de chevaux-vapeur, et si l'industrie en a besoin, fournissons-le lui. Au cas contraire, employons-le sur le Grand-Tronc, entre Toronto et Montréal. Bien que les premiers frais puissent être élevés, le coût définitif, réparti sur une période de trente à quarante ans, nous ferait économiser beaucoup, comparativement à l'emploi du combustible, car, pour celui-ci, il faut faire entrer en ligne de compte le prix de revient, ainsi que le coût du transport d'un endroit à l'autre, ce qui forme une forte quotepart de la dépense d'un chemin de fer.

Je tiens à féliciter le député de Perth-Sud (M. Steele) d'avoir mis cette question sur le tapis. J'espère que le ministère verra jour de lui accorder un comité, et j'espère que ce comité demeurera à l'œuvre d'une session à l'autre jusqu'à ce qu'il ait trouvé la solution de ce très grave problème domestique et industriel en présence duquel le pays se trouve.

M. EULER: Monsieur l'Orateur, je crois qu'il convenait bien que le représentant de Perth-Sud (M. Steele), étant originaire de la province d'Ontario, soumit ce projet de résolution. Je puis dire tout d'abord que je l'approuve de grand cœur, parce que, comme on le sait généralement, les habitants de la province d'Ontario, et probablement ceux de la province de Québec à un moindre degré, sont soumis à de graves inconvénients par l'absence, dans ces deux provinces, de mines de charbon. Cependant, j'ai été quelque peu surpris que

les débats n'aient porté, pour ainsi dire, que sur un combustible, le charbon, si ce n'est que le représentant de Toronto (M. Hocken) a parlé brièvement de l'exploitation des tourbières de la province d'Ontario.

Ces jours derniers, je lisais dans un journal de Toronto un article que je regrette de n'avoir pas conservé, car il était écrit d'une façon très convaincante. Cet article disait en substance que nous devrions avoir au Canada, et principalement dans l'Ontario, d'autres sources de combustible qui seraient disponibles bien avant l'épuisement de l'approvisionnement de charbon. L'auteur parlait des huiles combustibles que nous pourrions produire en ce pays, en les retirant des puits, ainsi que des sables pétrolifères si abondants dans l'Ouest. Il parlait aussi—et ceci est probablement un produit de l'imagination—de la possibilité incontestable de manufacturer des combustibles par la méthode synthétique. Cela peut paraître tiré par les cheveux à la députation, et, je le répète, quelque peu imaginaire; cependant, je crois qu'il y a beaucoup de choses à dire en faveur du projet. Si quelqu'un avait dit, il y a vingt-cinq à trente ans, que la majeure partie de l'ouest d'Ontario serait approvisionnée de force motrice et d'éclairage au moyen d'un courant produit par les chutes du Niagara, on l'aurait pris pour un visionnaire. Pourtant, ce rêve est aujourd'hui réalisé; mais ce n'est là qu'une digression.

Je voudrais relever brièvement un propos ou deux d'orateurs qui m'ont précédé, et surtout prouver une chose, si j'en suis capable. La plupart des députés ont mentionné le fait que l'approvisionnement de combustible, dans l'Ontario principalement, est une question qui a trait au transport. Il est admis que les provinces de l'Ouest et celles de l'extrême-est sont bien munies de combustible et qu'elles n'ont rien à craindre à cet égard. On reconnaît aussi qu'elles recèlent assez de combustible pour en fournir aux provinces d'Ontario et de Québec si elles pouvaient le distribuer à ces provinces à des prix modérés.

La question de transport est sans aucun doute la première difficulté que nous devons vaincre, mais ce n'est pas la seule quand il s'agit d'approvisionner le centre du Canada avec les houilles de l'Est et de l'Ouest. Aux Etats-Unis, d'où nous de l'Ontario achetons notre charbon, houille et anthracite, les gens ont eu parfois des difficultés aussi sérieuses que celles que nous devons surmonter en Ontario et ils ont dû payer leur charbon aussi cher que nous. Ils ont parfois constaté qu'il leur était impossible d'avoir du charbon, tout comme c'est arrivé dans l'ouest de l'Ontario. Quelle en est la raison? Il existe du charbon en quantité suffisante dans les mines de la Pennsylvanie et, néanmoins, le peuple de certaines parties des Etats-Unis a souffert autant que nous de l'Ontario qui n'avons pas de charbon du tout. Il y a environ un an ou plus, il me souvient d'avoir lu que le gouvernement américain avait dû payer $22 la tonne pour de la houille grasse livrée à bord des navires de guerre américains, bien qu'il ait été prouvé que ce charbon n'avait pas coûté à l'exploitant plus que $10 ou $12 la tonne au point de livraison. Néanmoins, pour faire marcher sa marine, le gouvernement des Etats-Unis était obligé de donner un profit de $10 à $12 la tonne aux exploitants. C'est la situation que je voulais exposer.

Des particuliers ont un monopole de cet article d'absolue nécessité et ils en profitent pour réaliser d'injustes profits. Même si nous pouvons organiser le transport des houilles des Provinces maritimes et les expédier de ces provinces en Ontario, je crois qu'il serait absolument nécessaire que le gouvernement du Canada s'assure des gisements mêmes en les prenant à son compte. Sinon, notre situation sera la même que celle des Etats-Unis.

Je suis prêt à admettre que le peuple des Etats-Unis peut probablement avoir du charbon continuellement, tandis que, d'un autre côté, nous pourrions ne pas en avoir de ce pays, parce que, bien qu'il nous ait traités généreusement dans le passé, cela n'empêche pas que l'instinct de la conservation est une des premières lois naturelles et une situation peut se produire où les Etats-Unis se verraient obligés de refuser d'approvisionner l'Ontario.

La seule raison, pour ainsi dire, qui m'a fait prendre la parole, c'était de déclarer qu'en même temps que nous règlerons le problème du transport nous devons aussi régler la direction de nos gisements houillers dans l'est et l'ouest du Canada. Et bien que ceci puisse sembler radical à la Chambre j'ajouterai qu'en ce qui touche nos ressources naturelles et nos services publics canadiens, comprenant les transports dont le peuple dépend pour sa prospérité et son confort, le Gouvernement a un véritable devoir à remplir en s'assurant que ces choses demeurent au moins sous la maîtrise du peuple, s'il ne les possède pas et ne les exploite pas lui-même.

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne parlerai que quelques minutes. Je partage

l'opinion de mon préopinant (M. Euler) quand il nous dit que les services publics devraient être dirigés par l'Etat. Qui est propriétaire des gisements de charbon des Etats-Unis? Les chemins de fer eux-mêmes qui sont des compagnies particulières. Ici, nous avons des chemins de fer qui deviendront une richesse nationale et nous devons résoudre notre problème du combustible. Si le peuple américain paye aujourd'hui si cher pour son charbon, c'est parce que les chemins de fer exercent un monopole des mines, comme l'a dit mon honorable ami, et c'est là une chose que nous devons éviter. Ce que je désire faire remarquer, c'est que nous devons commencer par électrifier nos chemins de fer et, pour cela nous pouvons commencer à utiliser les forces hydrauliques du Saint-Laurent. Nous pouvons là et en Ontario trouver assez de force motrice pour envoyer nos wagons à la tête des lacs et les approvisionnements de charbon des Provinces maritimes peuvent être utilisés pour électrifier les chemins de fer en brûlant le charbon à sa sortie de la mine. C'est à cette solution qu'on en vient en Angleterre et on trouve une grande amélioration dans ce système. En utilisant les forces hydrauliques de nos rivières il est aussi possible d'avoir assez de force motrice pour actionner nos chemins de fer d'un océan à l'autre.

Il nous faut aussi plus de wagons pour le transport du charbon. Je crois que ce serait aussi très sage de connaître exactement la quantité de force motrice que nous pourrions trouver dans nos fleuves et rivières en même temps que par l'établissement de générateurs à vapeur aux puits des mines. De cette manière, nous aurions probablement assez de force motrice disponibles pour transporter le charbon à travers le continent et ainsi éviter de brûler dans les locomotives 70 p. 100 du charbon que nous apportons au pays. Le problème est excessivement vaste. Il comprend la question d'utiliser l'électricité créée près des puits de mine et aux forces hydauliques des rivières et il comporte la mise en valeur de toute la puissance motrice disponible.

Supposons que nous dépendions des Etats-Unis pour l'anthracite, et en particulier pour le charbon de Québec et de l'Ontario, et si nous exploitions l'énergie électrique dont on a déjà parlé dans cette Chambre, et que nous en eussions la plus grande quantité possible, alors si les Américains avaient besoin d'énergie, nous pourrions l'échanger pour leur houille, de sorte que nous serions placés dans une situation favorable. Ainsi, tous ces problèmes doivent être étudiés au sujet du combustible—celui de l'énergie, celui du transport, celui de l'utilisation de notre surplus d'énergie que nous échangerions avec les Américains pour de la houille, nous empêchant ainsi de solliciter leur aumône.

Je conseille donc au ministère de bien considérer cette résolution. J'espère que le Gouvernement nommera un comité du genre de celui qui a été proposé, qu'une étude approfondie sera faite du sujet, et que l'un des résultats sera de procurer au pays un approvisionnement abondant de charbon. A ce propos, je souhaite que les nouvelles qui nous arrivent du bassin de Mackenzie sont exactes. J'espère qu'on y trouvera une grande quantité de pétrole, et que cette découverte contribuera à la solution du problème du combustible en Canada.

M. MORPHY: L'après-midi se passe et il m'appartient de dire un mot ou deux à l'appui de la motion de l'honorable député de Perth (M. Steele) un de mes proches voisins. Sa motion se rapporte à une situation d'une extrême urgence. J'ai entendu plusieurs discours, tous dans la même note, à l'appui de la motion, et la discussion nous a apporté de nombreux renseignements. Le principal résultat de ce débat pour la Chambre, aussi bien que pour le ministère et le pays, est la publicité qui sera donnée à l'objet de cette proposition.

Il n'y a pas de doute que dans les divers départements, sont emmagasinées de vastes connaissances touchant les ressources naturelles du Canada, mais, sans des discussions comme celle-ci, ces connaissances restent sous le boisseau. Pour cette raison, je crois que mon honorable ami de Perth-Sud (M. Steele) a droit aux remerciements de la Chambre.

On demande la nomination d'un comité, et il me semble que le Gouvernement devrait, à ce sujet, du moins,—bien que l'on dise çà et là qu'il y a trop de comités—accepter les vues des honorables députés et, étant donnée l'importance du sujet, nommer ce comité. Je ne crois pas que l'on ait, depuis longtemps, proposé de résolution à la Chambre qui réponde aussi bien aux besoins du pays.

Inutile pour moi de répéter les arguments montrant dans quelle situation déplorable seraient placées les provinces de Québec ou de l'Ontario en cas de conduite arbitraire des Américains qui ont le monopole de l'approvisionnement de la houille.

Il est temps que le Gouvernement fasse dans ce sens quelque chose de pratique et qu'un comité spécial de la Chambre soit nommé non seulement pour essayer de résoudre ce problème par des conclusions, mais pour annoncer le pays aux capitalistes de l'univers, montrant les immenses ressources du Canada et faisant voir tout le profit que le capital ferait en exploitant cette industrie. Il n'y a aucun doute pour moi que le Gouvernement devrait considérer quelle devrait être son attitude au sujet de la nationalisation de la houille du pays. Cette question a déjà fait le sujet de commentaires à la Chambre, dans une circonstance antérieure, et je crois qu'elle n'est pas une de celles qui intéresse le ministère au point de vue de la nationalisation. Mais j'abonde avec plaisir dans le sens de ce qu'a dit tout à l'heure l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) que ce problème est tellement important, qu'il intéresse si vivement tout le pays, que les membres ne feraient rien d'exagéré en demandant au ministère de songer sérieusement à la nationalisation de la houille.

Je sais que cela semble être une vaste entreprise, mais je pense que, dans dix ou vingt ans, on dira que le Gouvernement a fait preuve d'une grande nonchalance en n'étudiant pas l'avantage de nationaliser l'industrie de la houille. Plus on enlèvera ce combustible des mains des intérêts privés, plus le Gouvernement sera à l'aise pour prendre des mesures avantageuses au public. En outre, le travail du comité pourrait amener les capitalistes à exploiter les houillères de l'Ouest. Plus on produira de charbon, moins le consommateur le paiera cher. Et n'y eût-il aucune autre raison, elle serait suffisante pour charger le comité de l'étude de ce problème.

Comme l'a dit il y a un moment l'honorable député (M. Steele) nous aurons peut-être à envisager l'hiver prochain une situation pire que tout ce qui nous avons eu depuis trois ou quatre ans. Je ne connais pas la situation dans la province de Québec, mais je crois que les honorables députés nous ont bien peint les difficultés, les dépenses—oui, les dépenses extravagantes —et les dures privations qui ont été le partage des gens d'Ontario ces dernières années relativement à cet article indispensable à la vie. C'est pour cela que le ministre des Chemins de fer devrait accueillir favorablement la proposition de notre collègue (M. Steele) d'envoyer des wagons canadiens aux mines américaines pour prendre le charbon et le livrer en Canada. Je ne doute pas du tout que le Gouvernement pourrait agir en ce sens et je félicite l'honorable député pour lui avoir signalé cette question.

J'irais même encore plus loin, si la situation est aussi mauvaise dans l'avenir qu'elle l'a été dans le passé. Le Trésor a payé des primes pour encourager la fabrication de l'acier, il a donné des subsides pour la construction de navires et bien des sommes pour encourager des entreprises qui ne touchent pas le peuple d'aussi près que l'approvisionnement du charbon. Conséquemment, il serait peut-être bon de suggérer au Gouvernement qu'il fasse préparer un relevé de tous les gisements de l'Ouest canadien et on pourrait en même temps demander que le comité étudie la question de savoir si on peut appliquer le régime des primes à l'extraction de la houille. Je ne vois pas du tout pourquoi on n'étudierait pas le régime des primes pour la production ou la surproduction des charbons. J'ai dit surproduction, parce qu'on ne pourrait jamais trop avoir de cet article de première nécessité pour satisfaire aux besoins du peuple et faire tomber les prix.

J'abandonne ici la question en exprimant l'espoir que le Gouvernement ne regardera pas cette motion comme une proposition platonique, mais bien comme un véritable problème que le pays doit envisager et qui attend sa solution. J'espère que le Gouvernement consentira à former un comité et lui indiquera des travaux, ce qui fera mieux connaître la nature et l'étendue de nos ressources naturelles. Je compte, en outre, que nos efforts relativement à cette question amèneront le développement, soit par des particuliers, soit par l'Etat, de nos richesses en houille qui constituent une aussi grande nécessité que nos approvisionnements de denrées alimentaires.

M. COWAN: Je crois que la motion de l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele) arrive dans un moment opportun, étant donné surtout la ligne de conduite adoptée la semaine passée par la législature d'Alberta. Comme on l'a dit aujourd'hui, cette province est vivement intéressée dans l'exploitation de ses mines de houille, car elle a d'immenses gisements houillers. Depuis deux ou trois ans elle s'est occupé de mettre en valeur ses ressources minières et elle a pu ainsi s'emparer du marché du Manitoba qui s'approvisionnait jadis aux Etats-Unis. Le secrétaire provincial, l'honorable M. Côté, disait, la semaine dernière, à la législature:

Nous avons porté notre rendement total à 7 millions de tonnes et nous nous sommes emparés en grande partie du marché du Manitoba, mais nous ne pouvons conserver ce marché sans lutter et on me dit que des intéressés américains préparent une forte attaque afin de regagner le terrain qu'ils ont perdu l'an dernier.

Il ajoute:

Mon département n'a pas l'intention de se soumettre humblement.

Je suis heureux d'apprendre que le Gouvernement d'Alberta n'a pas l'intention de se soumettre humblement, parce que je suis certain qu'une fois que les Canadiens auront prouvé qu'ils peuvent approvisionner le marché du Manitoba, on devrait prendre tous les moyens de les encourager pour continuer leur œuvre et diminuer ainsi nos importations d'articles étrangers, ce qui ramènerait la balance du commerce, si fortement défavorable aujourd'hui.

L'honorable M. Côté a dit aussi:

Je suis sincèrement convaincu que nous avons adopté le meilleur système pour développer l'industrie de la houille de l'Alberta et, incidemment, toutes les industries de cette province alliées à l'industrie houillère.

Cette déclaration revêt à mes yeux une grande importance, parce que s'il est une chose que je désire, c'est de voir dans l'ouest du Canada une plus grande expansion de notre vie industrielle. Quand cela se sera produit nous verrons cesser en grande partie cette agitation qui a duré si longtemps et qui a souvent menacé de séparer l'Est de l'Ouest. Conséquemment, il est de notre devoir de faire tout en notre possible pour aider l'Alberta dans son œuvre.

J'ai dit que la formation d'un comité était particulièrement opportune en ce moment, et voici pourquoi. Dans la même occasion le secrétaire provincial a dit:

L'industrie du charbon de l'Alberta est susceptible d'un grand développement et au cours de l'année prochaine on veut que le personnel de la commission des recherches industrielles consacre toutes ses énergies à l'étude du problème du charbon, de la province, dans tous ses détails, depuis l'extraction du charbon jusqu'à sa mise sur le marché.

Quel temps est plus opportun que celui-ci pour le Gouvernement d'agir en vue d'aider à constater si nous pouvons résoudre ce qui est probablement le problème le plus grave qui nous confronte au Canada, à l'heure présente? Depuis deux ou trois ans le gouvernement fédéral et ceux des différentes provinces ont agi de concert dans une très large mesure et avec beaucoup de succès, et je ne vois pas de raison qui nous empêche de continuer dans cette voie. A titre d'exemple du résultat de cette coopération permettez-moi, monsieur l'Orateur, d'appeler votre attention sur ce que le Parlement a fait, sur l'initiative, si je me souviens bien de l'honorable ministre du Commerce (sir George Foster). Il y a environ deux ou trois ans, nous avons voté $200,000 pour l'établissement d'usines à briquettes, dans le sud de la Saskatchewan. On a reconnu que nous devrions coopérer avec les gouvernements provinciaux intéressés, et les gouvernements du Manitoba et de la Saskatchewan ont voté chacun $100,000, crédit qu'ils ont augmenté depuis et le montant total qu'on dépense maintenant est d'environ $600,000. La question était: Pourrons-nous résoudre le problème du charbon dans la Saskatchewan méridionale et dans le Manitoba, en utilisant le lignite que cette région contient? Quel a été le résultat? Je vais lire, et je ne pense pas devoir m'en excuser,—un article que le *Regina Leader* publiait, il y a quelques années à peine et dans lequel on disait:

On pouvait voir brûler dans le foyer du bureau du premier ministre, aux édifices du Parlement les première briquettes produites par l'usine à briquettes que le Gouvernement a installée à Taylorton et qui devaient être mises à l'essai dans cette ville. Elles faisaient partie d'un sac des premiers produits de l'usine envoyés au premier ministre Martin, la semaine dernière.

Les briquettes mesurant environ deux pouces carrés; elles ont l'apparence d'un bonbon d'enfant, qu'on aurait coupé à la machine. Elles sont très lourdes et brûlent uniformément en dégageant beaucoup de calorique. Elles laissent une cendre fine de couleur brune.

Ceux qui ont vu ce feu dans le bureau du premier ministre estiment que la vertu calorifique des briquettes est de beaucoup supérieur à celle du charbon mou ordinaire dont on se sert dans les Prairies. L'usine espère mettre ces briquettes sur le marché cet été même.

A mon sens, cela importe extrêmement. Il y a deux détails à noter. D'abord, peut-on prendre ce charbon et, par un procédé scientifique, en faire des briquettes? Il est démontré que cela peut se faire. En second lieu, sera-ce un succès commercial? Je suis parfaitement convaincu qu'au cours du mois prochain ou du mois suivant, cela sera complètement établi. La vérité, c'est que, grâce à l'initiative de notre Gouvernement et de notre Parlement on a entrepris de résoudre ce problème, dans la Saskatchewan méridionale et que le succès de l'affaire est maintenant assuré. Si nous pouvons ainsi résoudre un problème, pourquoi n'entreprendrions-nous pas la tâche plus considérable de le résoudre pour tout le Canada? Cette note spéciale que le *Regina Leader* a publiée porterait le pu-

blic à croire que le gouvernement provincial mérite des louanges seulement pour ce travail particulier, mais je suis certain que tel n'était pas le désir du premier ministre de la Saskatchewan. Il en a déjà assez à son actif et il n'a pas besoin des éloges de personne. Je tiens à exprimer avec toute l'énergie dont je dispose, mon appréciation de l'attitude que le gouvernement fédéral a prise en commençant ce travail et en le menant à une fin aussi heureuse.

Il n'existe pas de raison qui nous empêche d'approvisionner tout le Dominion des produits de nos propres mines. L'honorable député de Port-Arthur-et-Kenora (M. Keefer) a dit, aujourd'hui, qu'il nous était parfaitement impossible d'amener le charbon de l'Alberta dans la province d'Ontario. "Eh! quoi", a-t-il dit, "le transport de cet article embrasse 1,000 milles de parcours de voie ferrée". Pour la première fois que je fais partie de cette Chambre. je dois différer d'opinion d'avec mon honorable ami. Je crois que quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, il a raison. Mais qu'avons-nous fait? Dans la ville de Regina, beaucoup d'entre-nous ont brûlé du charbon amené de la Pennsylvanie, cela représente une traction de trois à cinq milles jusqu'à un port des lacs, plus le transport par eau jusqu'à la tête des lacs, sans compter un autre transport par voie ferrée sur une distance de mille milles jusqu'à Regina. Ce qui revient à dire que les Américains peuvent nous vendre leur charbon, nonobstant un transport par rail d'audelà de 1,300 milles. Quand il nous incombe de faire la même chose à l'égard d'Ontario, on laisse entendre que nous ne pouvons pas réaliser cette idée. A mon estime, un Canadien n'est inférieur à personne autre et je suis convaincu que si nous nous attaquons au problème, dans un esprit véritablement canadien, nous pouvons le résoudre.

Le transport du charbon de l'Alberta n'inplique pas de taux élevés, si on l'expédie dans l'Est. Il en est ainsi du charbon de la Nouvelle-Ecosse expédié dans l'Ouest. Mais permettez-moi de vous faire observer que plus la quantité des marchandises à transporter est grande, moins élevé est le coût du transport. Lorsqu'il ne s'agit que du transport d'une quantité limitée de charbon par nos voies ferrées, ainsi que nous le faisons aujourd'hui, il va sans dire que le coût est nécessairement très élevé, et le fait que nous transportons une quantité aussi limitée explique les énormes déficits qu'accuse l'exploitation de nos voies ferrées.

Aux Etats-Unis, les lignes de chemins de fer faisaient le transport du charbon, sont considérées comme étant les plus rémunératrices. En réalité, le transport du charbon laisse toujours des bénéfices. Nous n'en transportons pas. Par conséquent, c'est autant de recettes que nous perdons et l'exploitation de nos voies ferrées accuse un déficit.

Il me semble que la meilleure chose à faire est de nous décider à augmenter le trafic du charbon sur nos lignes de chemins de fer. La proportion des frais d'exploitation se trouvant diminuée en raison de la circulation plus intense, la commission des chemins de fer aurait, ce me semble, le droit d'ordonner une réduction des tarifs de transport. La seule chose à faire est d'aborder le problème sérieusement et de montrer notre désir de coopérer avec les gouvernements provinciaux, soit de l'Alberta ou de la Nouvelle-Ecosse, qui sont prêts à nous donner leur concours. C'est pour ces raisons, monsieur l'Orateur, que j'appuie volontiers et aussi fermement que possible le désir exprimé par le député de Perth-Sud.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je regrette infiniment de n'avoir pu suivre tout le débat, afin de pouvoir profiter des remarques qui ont été faites. Naturellement c'est un sujet que j'ai eu à examiner attentivement pendant les trois ans et demi que j'ai été à la tête du département de l'Intérieur.

L'honorable député, (M. Steele) propose la nomination d'un comité dans l'espoir que celui-ci pourra aider aux efforts qui ont été accomplis depuis quelques années pour faire consumer chez nous, une plus grande quantité de combustible de provenance canadienne. Le problème du combustible est un des plus grands problèmes du Canada. Quand on considère que nous déboursons une somme de 80 millions seulement pour le charbon importé des Etats-Unis dont la balance commerciale est déjà si favorable vis-à-vis de la nôtre on comprend que c'est un des problèmes les plus perplexes qui se présentent à nous.

L'ouest du Canada regorge de matières combustibles et surtout de houille. Les plus vastes gisements de houille du continent se trouvent dans l'Alberta. Le Canada, malgré le désavantage que j'ai signalé, occupe le second rang parmi les pays producteurs de houille du monde civilisé. Donc, l'ouest du Canada, possède le combustible dont il a besoin. Il y en a aussi énormément dans les Provinces maritimes. Par contre, les provinces du centre, d'après ce qu'on a pu voir

jusqu'ici, n'en possède qu'une petite quantité. Heureusement que partout où la houille fait défaut, les chutes d'eau abondent. Dans toutes les parties du Canada où nous manquons de bois ou de charbon, nous avons, pour les remplacer, la force hydraulique. Mais l'emploi de force hydraulique pour suppléer au combustible ne peut s'effectuer qu'avec du temps, et ne peut pas résoudre le problème du combustible dans les provinces centrales, car il arrivera un temps où cette force hydraulique sera de plus en plus monopolisée pour les besoins de l'industrie. Malgré que le rendement de l'Alberta soit aujourd'hui le plus considérable de nos provinces et que ce rendement ait augmenté considérablement, surtout depuis quelques années, il ne suffit pas encore à approvisionner l'ouest du Canada, et je crains bien qu'il ne soit inutile d'espérer du moins d'ici à plusieurs années, pouvoir transporter le combustible de l'Ouest, c'est-à-dire de l'Alberta, plus loin qu'à la tête des lacs.

Toute la difficulté réside dans les frais de transport, dans la proportion de ces frais comparée au prix de revient du charbon importé. Actuellement, nous faisons bien venir dans la province de Québec et dans l'Ontario, du charbon de l'est, et on s'offorce d'introduire le charbon de la Nouvelle-Ecosse aussi loin que possible vers l'ouest, et particulièrement d'approvisionner un territoire aussi vaste que possible dans la province de Québec. Là aussi, surgit la question du transport et de la proportion entre le fret et le prix du produit importé. Voilà tout le problème. On ne peut pas transporter du charbon sans qu'il en coûte. On aurait beau réduire le fret à néant, cela ne voudrait pas dire que le charbon pût être transté pour rien; on le transporterait aux frais de la nation et évidemment la charge retomberait sur le public. Le transport du charbon comporte certains frais qu'aucune méthode de comptabilité ne réussirait à diminuer. Par conséquent, tout ce que le Parlement peut faire ne peut guère changer la mesure dans laquelle cette proportion des prix constitue un facteur dans le territoire qu'il s'agirait d'approvisionner avec du charbon canadien.

Récemment, nous avons essayé d'améliorer la production du lignite de la Saskatchewan de telle manière qu'il puisse être exposé à l'air et soit susceptible d'être expédié dans les autres parties de l'Ouest. Le Gouvernement s'est appliqué bien plus qu'on ne le croit généralement à la solution de ce problème. Ces tentatives ont eu un succès considérable. Je suis heureux de prendre note de l'observation de l'honorable député de Regina (M. Cowan) touchant le succès obtenu dans sa province.

Mes renseignements, qui sont assez récents puisqu'ils viennent de la commission des lignites, disent que les expériences en sont arrivées à un point où l'élément de hasard est pour ainsi dire éliminé et où l'on peut mettre en briquettes et lancer sur le marché le lignite traité par les nouveaux procédés. On a réussi à obtenir ce que les expérimentateurs croient être le meilleur liant possible. Ils croient que ce liant est ce qu'il faut et le seul élément de hasard, s'il y en a un, c'est de déterminer si, oui ou non l'emploi de ce liant et les méthodes en usage pourront convenir à un capital et une main-d'œuvre qui produiront l'article à un prix assez modeste pour justifier, ou plutôt pour forcer, la distribution de ces briquettes aussi loin que la tête des lacs et la région orientale des provinces du Nord-Ouest. Je crois qu'il n'y a nullement lieu de douter du succès.

Ceux qui conduisent les expériences sentent qu'ils ont fait réussir l'entreprise qu'on leur a confiée et je crois que leur manière de voir est solidement appuyée sur les faits; je ne crois pas qu'ils se trompent.

Dans l'est du Canada, en Ontario, les tentatives ont suivi deux courants différents; l'un cherche l'utilisation de nos ressources de tourbes et l'autre tend à démontrer que nous avons du charbon, du moins dans la partie septentrionale de la province. Quant à ce qui touche le problème de la tourbe on a, sur ce point aussi, obtenu des résultats considérables. On a construit une machine capable de produire les briquettes sur une grande échelle et cette machine sera passée à une compagnie—si cela n'est pas déjà fait—qui s'occupera de produire la tourbe pour l'industrie et sans aide de la part du Gouvernement. Pour faire entrer la tourbe en concurrence il s'agissait de construire une machine à un prix donné et accomplissant le travail à un prix donné. Je crois qu'on y a réussi. La dernière fois que j'ai pris des renseignements on travaillait sur une autre machine d'un modèle plus petit qu'on croit pouvoir utiliser avantageusement pour la production de ce combustible.

Des renseignements récemment obtenus disent que dans le nord de l'Ontario et près des rivières débouchant dans la baie

d'Hudson on a trouvé des indications de gisements de houille en telle quantité et d'une telle qualité que leur exploitation dans un avenir rapproché semble fort probable. Je ne saurais donner beaucoup de renseignements à la Chambre sur ce point, non parce qu'il y ait quoi que ce soit à cacher, mais parce que je viens seulement d'apprendre le résultat partiel des recherches. Je me souviens que j'ai fait des arrangements il y a quelques mois pour commencer les recherches et préparer un mémoire que j'ai reçu tout récemment et que je ne puis retrouver dans le moment. J'en ai reçu l'impression que ceux qui dirigeaient les recherches avait eu un succès plus grand encore qu'ils n'attendaient.

Quant à ce que pourrait faire un comité et à ce que devra décider la Chambre touchant la résolution de l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele), voici ce que l'on pourrait faire. Un comité serait chargé de réunir sous une forme commode tous les renseignements qu'on peut trouver dispersés ici et là sous une forme incommode. Il pourrait être utile pour appeler l'attention des membres du comité et de là celle de la Chambre sur les facteurs réels du problème et surtout leur faire saisir la systématisation des efforts exigés pour amener la solution du problème. S'il y réussit, ce comité aura valu d'être formé. Le bureau scientifique s'occupe de cette question depuis deux ou trois ans et c'est sur elle qu'il dirige ses meilleurs efforts. Le comité pourra recueillir beaucoup de renseignements de ce bureau et la ligne de conduite qui a été indiquée dans le discours du trône et que nous avons l'intention de mettre en pratique cette session-ci, permettra, je l'espère, de faciliter les travaux de bureau et d'augmenter ses efforts vers ce problème et plusieurs autres.

L'honorable député de Perth-Sud (M. Steele) a non seulement provoqué un intéressant débat cet après-midi, mais il a aussi rendu un service utile en mettant ce sujet sur le tapis et je ne vois pas pourquoi la demande contenue dans sa résolution ne serait pas accordée. Au contraire, je vois beaucouup de raisons pour qu'on l'accorde.

J'aimerais qu'un comité parlementaire aidât à la discussion de ce sujet au Parlement en l'étudiant de près, et s'il consacrait son temps et ses efforts à cette étude, il serait en état d'aider grandement aux délibérations de la Chambre et d'avancer la solution du problème. Il me semble que c'est là tout ce que le projet de résolution demande, et c'est aussi ce que je favorise pour ma part. Je crois savoir que d'autres députés désirent prendre la parole; nous ne pourrons donc pas clore le débat en ce moment.

M. DOUGLAS propose le renvoi de la suite du débat.

(Cette motion est adoptée.)

La séance est levée à six heures.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur.

Mardi, 29 mars 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 43), déposé par M. Mowat, à l'effet de constituer en corporation la Standard Insurance Company;

Le 2e (bill n° 44), déposé par M. Morphy, concernant la compagnie du chemin de fer Western Dominion.

3e LECTURE.

Après examen sommaire en comité général, de divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 7), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne;

Le 2e (bill n° 21), déposé par M. Smith, concernant la compagnie du chemin de fer d'Oshawa;

Le 3e (bill n° 22), déposé par le même, concernant la compagnie du chemin de fer des Milles îles;

Le 4e (bill n° 25), déposé par M. Green, concernant la compagnie du chemin de fer de Kettle Valley;

Le 4e (bill n° 26), déposé par M. Lang, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and North Western;

Le 6e (bill n° 27), déposé par l'honorable M. Béland, concernant la compagnie du chemin de fer Québec-Central;

Le 7e (bill n° 29), déposé par M. Devlin, concernant la compagnie du chemin de fer terminal d'Essex;

Le 8e (bill n° 30), déposé par M. Kennedy, concernant la compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa;

Le 9e (bill n° 20), déposé par M. Thompson, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Mayo Valley;

Le 10e (bill n° 4), déposé par M. Euler, concernant la compagnie d'assurance sur la vie la Dominion;

Le 11e (bill n° 5), déposé par M. Mowat, tendant à autoriser la compagnie d'assurance Fidélity of Canada et à la désigner en français sous le nom de compagnie d'assurance Fidélité du Canada.

DÉPÔT DU TEXTE DE L'ARRANGEMENT COMMERCIAL AVEC LA FRANCE

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau un exemplaire de l'arrangement commercial entre la France et le Canada, dont l'original est en langue française, ainsi qu'une traduction anglaise de cette convention.

L'hon. M. FIELDING: Le document est-il imprimé?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Non. Il est mécanigraphié.

L'hon. MACKENZIE KING: En aurons-nous des exemplaires imprimés?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Il en sera fourni des exemplaires en temps utile. Je viens de recevoir celui-ci du sous-ministre du Commerce.

LA MARINE MARCHANDE DE L'ÉTAT AU PORT DE QUÉBEC

M. POWER: Le ministre de la Marine (M. Ballantyne) a-t-il reçu des plaintes de la part des marchands de Québec, ou de quelqu'un en leur nom, au sujet de mesures injustes prises par la marine marchande de l'Etat contre ce port de mer?

Dans l'affirmative, se propose-t-il d'examiner le bien-fondé de ces griefs?

M. l'ORATEUR: Cette question ne me paraît pas être d'une nature telle qu'elle puisse figurer à l'ordre du jour. On devrait l'inscrire au Feuilleton, suivant la procédure ordinaire. Tout en étant indubitablement importante, elle n'a qu'un intérêt très local et elle n'intéresse pas l'ensemble du pays.

M. POWER: Je fais observer, monsieur l'Orateur, qu'elle peut impliquer une question d'administration générale, car on peut se demander si la marine marchande du gouvernement canadien rempli ou non les fins pour lesquelles on l'a établie.

M. l'ORATEUR: Elle peut impliquer une question d'administration générale, mais elle n'est pas assez urgente pour qu'on la soulève lors de l'appel de l'ordre du jour; on devrait en donner avis et la poser en la façon ordinaire.

M. POWER: Pour en revenir à une question que j'ai déjà posée, monsieur l'Orateur, et sous toutes réserves, j'exprime l'avis que le sujet est d'une très grande urgence. L'ouverture de la navigation ne peut tarder et il importe beaucoup aux marchands et aux importateurs canadiens de connaître parfaitement où ils en sont sous ce rapport.

M. l'ORATEUR: Si le ministre désire répondre à la question maintenant, je vais lui fournir l'occasion de le faire.

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine): Ce que je connais à ce propos me permet d'informer l'honorable député que le département de la Marine n'a pas reçu de lettre accusant la marine marchande du gouvernement de traiter avec défaveur le port de Québec Quoi qu'il en soit, j'examinerai la question et si l'on découvre qu'une lettre quelconque relative à ce sujet est parvenue au département, je me ferai un plaisir de renseigner l'honorable député.

COMMERCE AVEC LES ANTILLES

M. ROBB: La presse canadienne a récemment annoncé que les Bermudes avaient rejeté la conventions commerciale arrêtée entre le Canada et les Antilles. On a laissé entendre de plus que cette décision pourrait affecter la convention conclue avec les autres îles. Le premier ministre a-t-il quelque déclaration à faire à ce sujet?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je ne puis parler d'une façon définitive, mais d'après une conversation que j'ai eue avec le ministre du Commerce (sir George Foster), je crois que les Bermudes ont rejeté l'entente, en ce qui les regarde. Cela, toutefois, n'affecte pas la validité du traité à l'endroit des autres îles. L'attention du ministre du Commerce a été attirée sur le sujet; il en parlera lui-même demain.

L'IMPÔT SUR LE REVENU

L'hon. M. LEMIEUX: Vu qu'on est sur le point d'adresser—si on ne l'a fait déjà—les avis mentionnés dans la loi de l'impôt sur le revnu et vu que les intéressés craignent plutôt qu'il puisse se produire des erreurs dans la computation du chiffre de leur contribution, erreurs qui peuvent les exposer à des châtiments sévères, plusieurs person-

nes intéressées m'ont représenté que le versement de l'impôt devrait s'accomplir comme auparavant—c'est-à-dire, que la personne responsable devrait préparer un état et que le commissaire de l'impôt devrait fixer le montant de ce dernier. Ce nouveau règlement est une cause de malaise pour un grand nombre d'intéressés, et je demanderais au premier ministre et au ministre des Finances d'étudier sérieusement la question, avant d'appliquer les articles relatifs à la pénalité.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Le ministre des Finances (sir Henry Drayton) est malheureusement absent, car il doit prononcer un discours, cet après-midi, à une réunion qui se tient dans la ville. Quoi qu'il en soit, je ne pense pas me tromper si je laisse entendre qui rien de définitif ne puisse être annoncé, avant son retour — qu'on a reconsidéré les règlements, et je crois que le ministre des Finances a trouvé une méthode qu'il a l'intention de proposer et qui ne donnera pas lieu aux objections de la nature dont l'honorable député a parlé. J'appellerai son attention sur ce point.

L'hon. M. BELAND: L'an dernier on a accordé un délai expirant le 30 avril pour la remise du rapport. Le Gouvernement se propose-t-il de prolonger le temps, cette année-ci également?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne puis répondre à la question, vu que je ne connais pas très bien le sujet. Toutefois, le ministre des Travaux publics (l'hon. M. McCurdy) m'informe que c'est la loi, aujourd'hui.

DÉCLARATION RELATIVE À LA MARINE MARCHANDE DE L'ÉTAT

L'hon. C. C. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

—Avant que cette motion soit adoptée, je désire exposer à la Chambre les détails touchant les opérations de la marine marchande de l'Etat au cours de l'année fiscale finissant le 31 décembre 1920. J'ai cru bon d'en agir ainsi maintenant afin que les honorables députés puissent être en possession des faits. Après avoir lu mes remarques dans le hansard les honorables députés seront plus à même de demander les questions qu'ils jugeront à propos une fois que le Chambre siégera en comité des subsides. Si les honorables députés le veulent bien, je leur demanderai de me laisser terminer sans m'interrompre. Quand nous serons au comité des subsides je donnerai de mon mieux et avec le plus grand plaisir les renseignements touchant les opérations de la marine marchande du Gouvernement.

Le 4 avril 1918, monsieur l'Orateur, quand j'ai eu l'honneur d'annoncer au Parlement, la ligne de conduite que le Gouvernement entendait suivre touchant la construction navale, j'ai donné les raisons qui nous forçaient à commencer cette entreprise. Même au risque de paraître me répéter je vais donner brièvement les raisons qui ont amené le Gouvernement à créer une marine marchande canadienne. Au cours du printemps de 1918 la guerre traversait sa période la plus critique et les pertes en navires dans le monde entier atteignaient un chiffre exhorbitant. De fait, la situation était à cette époque si sérieuse que c'était pour ainsi dire une course entre les sous-marins ennemis et les chantiers de construction de l'empire. Les premiers voulaient détruire les navires alliés aussi vite que possible et les seconds remplacer aussi vite cette perte en navires. Conséquemment, le Gouvernement a cru qu'il était sage, somme mesure de guerre, de se lancer dans la construction des navires. Avant que nous en venions à cette décision le gouvernement britannique utilisait les chantiers du pays susceptibles de construire des navires en acier, ces navires étaient inscrits au registre anglais, mais le Gouvernement canadien fournissait les fonds.

Cependant, comme ces navires étaient construits pour la mère patrie et enregistrés en Grande-Bretagne, ils étaient sous la dépendance du gouvernement britannique qui les utilisait comme il le jugeait à propos dès qu'ils étaient terminés et prêts à mettre en service. C'est pourquoi le gouvernement du Dominion en est venu à la conclusion que les intérêts du Canada seraient mieux servis si ces navires étaient construits par le Canada, enregistrés au Canada et créés pour le bénéfice du peuple canadien, étant donné que nous avions à payer pour ces navires construits pour le gouvernement britannique. En conséquence, la première raison pour laquelle nous avons accepté un programme naval à cette époque c'est le besoin impératif qui existait de remplacer les navires qui étaient coulés à toute heure pour ainsi dire durant cette période critique de la guerre.

La seconde raison pour faire adopter cette politique se trouve dans le fait que le Gouvernement possédait un vaste réseau de chemins de fer de 18,000 milles et qui

atteindra 23,000 milles si l'acquisition du Grand-Tronc s'accomplit. Avec cet immense réseau de chemins de fer nationaux le Gouvernement croyait qu'il était nécessaire de compléter la chaîne de nos moyens de transport en créant des navires qui transporteraient les cargaisons amenées à nos ports pour l'exportation par notre système de chemins de fer. La troisième raison, et ce n'est pas la moins importante, c'est que la construction de ces navires permettait au Canada d'augmenter et d'étendre son commerce d'exportation et, à mesure que j'avancerai dans mes remarques, les honorables députés comprendront que la marine marchande canadienne a accompli une œuvre nationale en ouvrant de nouveaux débouchés à notre commerce et en aidant le développement des exportations du Dominion.

Permettez-moi de dire ici, monsieur l'Orateur, que nous n'avons pas donné de nouveaux contrats de construction depuis 1919. J'ai remarqué que, de temps à autre, la presse du Canada et parfois certains financiers, présidents de nos grandes institutions financières, ont demandé au Gouvernement de ne plus construire de navires, exprimant l'opinion que le moment était venu pour le Gouvernement de cesser cette construction. Je n'ai rien à redire à l'opinion de ces messieurs, si ce n'est que lorsqu'ils nous ont fait ces demandes, ils semblaient ignorer que le Gouvernement n'avait pas adjugé de nouveaux contrats depuis 1919, mais ne faisait qu'exécuter son programme naval du début. Certains de ceux qui ont formulé cette demande étaient d'avis que le gouvernement canadien n'aurait pas dû adjuger d'autres marchés pour la construction de navires une fois que l'armistice eut été signé. C'est une chose que j'ai expliquée à la Chambre l'an dernier et que je répète: la raison pour laquelle le Gouvernement a continué son programme de construction maritime se trouve dans la grave situation ouvrière existante par tout le Canada à l'époque de l'armistice, situation qui s'est prolongée pendant tout 1919. Des milliers d'ouvriers et de manœuvres se trouvaient sans travail et comme, à cette époque, des milliers de nos braves soldats revenaient du front, le Gouvernement a compris que son devoir était tout tracé et qu'il devait continuer la construction maritime pour donner du travail non seulement aux hommes que cette industrie devait absorber, mais à d'autres individus ayant besoin de travail et en particulier aux démobilisés. La politique était sage, car le Gouvernement diminuait le chômage en continuant ses constructions maritimes. Je compte que la Chambre me pardonnera si, dès ce moment, je suis de plus près mes notes, afin de donner tous les renseignements statistiques détaillés qui sont absolument essentiels pour l'intelligence de cette importante question.

[L'hon. M. Ballantyne.]

Comme il fallait s'y attendre, l'année 1920 a été mauvaise pour les entreprises maritimes dans le monde entier, au point de vue des bénéfices. La perte en tonnage subie pendant la guerre a été plus que compensée et le résultat a été un surplus de tonnage disponible pendant toute l'année. Au début de la guerre le tonnage du monde s'élevait à environ 49,000,000 de tonnes et il est aujourd'hui d'environ 65,000,000 de tonnes.

Les frais d'exploitation qui avaient atteint un chiffre tout à fait normal pendant la guerre, se sont maintenus aussi élevés pendant l'année. Ceci, en même temps que la diminution sensible des tarifs de transport a été la cause des difficultés matérielles que les armateurs ont dû vaincre. Pendant l'année les cargaisons des ports du Royaume-Uni dirigées par des routes ordinaires vers les Indes et l'Amérique du Sud ont subi une baisse très sensible. Bien que la baisse n'ait pas été aussi sensible pour les expéditions transatlantiques vers le Royaume-Uni, elle a été assez importante et elle a produit son effet sur les recettes des navires. Ainsi, par exemple, il s'est produit une baisse de 65 p. 100 dans le tarif sur la farine; 61 p. 100 sur le grain; 55 p. 100 sur le bois; 45 p. 100 sur les céréales et 41 p. 100 sur les pommes. Pour les cargaisons expédiées de ports canadiens vers les ports sud-américains les baisses ont atteint une moyenne de 17 à 50 p. 100. Sur les cargaisons à destination des Indes la baisse a été de 20 p. 100 pendant le court espace de temps où la ligne a été organisée. Des ports de la Colombie-Anglaise à ceux de l'Australie, la baisse a été continue et indique des chiffres de 15 à 35 p. 100. Sur un seul article de bois de construction la baisse dans les tarifs de 1920 comparés à ceux de 1919 a été de 25 p. 100.

Une baisse correspondante s'est fait sentir sur toutes les lignes transatlantiques et transpacifiques et au moment où les compagnies d'armateurs devaient faire face à des frais d'exploitation jusque-là inconnus, elles devaient aussi envisager le problème des cargaisons constamment diminuées. Pour indiquer dans quelles proportions les frais d'exploitation ont augmenté au cours des

années récentes, je ferai observer que le pourcentage des augmentations dans les prix payés pour articles indispensables en 1914 et 1920 a été approximativement comme suit:

	Pour cent.
Charbon	133
Provisions	100
Huiles, etc.	100
Peintures	125
Cordages	100
Fournitures maritimes	100
Salaires	300

La dépression est si accentué que, depuis une période considérable, un grand nombre de navires britanniques sont demeurés inactifs dans divers ports du monde et, actuellement, 536 steamers enregistrés aux Etats-Unis, en outre de 300 navires de bois de même nationalité sont laissés dans divers ports. Dans ces conditions tout à fait exceptionnelles la marine marchande du gouvernement canadien peut se dire satisfaite de son année, et ce sont les résultats de ses opérations pendant cette année que je vais placer devant la Chambre.

La question à laquelle je désire ensuite intéresser la Chambre, c'est le nombre de navires appartenant à l'Etat. Lors de la dernière session, quand j'ai donné une déclaration touchant notre programme naval, il y avait 24 navires terminés et en service. La liste était comme suit:

7 navires de 8,300 tonnes chacun.
4 navires de 5,100 tonnes chacun.
4 navires de 4,500 tonnes chacun.
8 navires de 3,500 à 3,900 tonnes chacun.
1 navire de 2,800 tonnes.

Le tonnage approximatif de ces navires était de 129,000 tonnes.

Depuis cette époque on a achevé 23 navires nouveaux qui ont été mis en service:

9 navires de 8,300 tonnes chacun.
4 navires de 5,100 tonnes chacun.
4 navires de 4,500 tonnes chacun.
4 navires de 3,500 à 3,900 tonnes chacun.
2 navires de 2,800 tonnes chacun.

La capacité de charge effective totale de ces navires est approximativement de 131,000 tonnes.

Il y a donc en service pour le moment 47 navires du type suivant:

16 navires de 8,300 tonnes chacun.
8 navires de 5,100 tonnes chacun.
8 navires de 4,500 tonnes chacun
12 navires de 3,500 à 3,900 tonnes chacun.
3 navires de 2,800 tonnes chacun.

d'une capacité de charge effective de 250,783 tonnes, approximativement.

Il reste à terminer 16 navires des types suivants:

2 navires de 10,500 tonnes chacun.
9 navires de 8,300 tonnes chacun.
5 navires de 3,500 à 3,900 tonnes chacun.

La capacité de charge effective de ces navires sera de 114,470 tonnes, approximativement.

Le projet complètement exécuté comprendra 63 navires des types suivants:

2 navires de 10,500 tonnes chacun.
25 navires de 8,300 tonnes chacun.
8 navires de 5,100 tonnes chacun.
8 navires de 4,500 tonnes chacun.
17 navires de 3,500 à 3,900 tonnes chacun.
3 navires de 2,800 tonnes chacun.

La capacité de charge effective de tous ces navires sera de 374,254 tonnes.

Sept de ces navires auront des appareils de chauffage au pétrole et treize seront pourvus de chambres de congélation.

On se souviendra, monsieur l'Orateur, qu'en vue de ce programme de construction maritime, le Parlement a voté une somme de $20,000,000 pour l'exercice financier actuel. Jusqu'à ce jour on a dépensé sur cette somme $14,684,513.99. On évalue à $650,000 le nouveau montant qui sera dépensé d'ici à la fin de l'année fiscale, ce qui fera un total de $15,334,513.99 pour les dépenses de cette année. Il s'ensuit donc que sur le montant de $8,000,000 nécessaire pour compléter l'exécution du projet, $4,665,496.01 représentent un renouvellement de crédit.

Je passe maintenant au coût comparatif de construction. Le coût moyen de la construction de tous les navires compris dans le projet du Gouvernement s'élève à $191.95 par tonne de charge effective. Le coût moyen des navires construits par le United States Shipbuilding Board a été fixé dans une communication officielle récente à environ $215 la tonne de charge effective. De sorte que pour un projet beaucoup moins considérable, la comparaison de nos dépenses avec celles de nos voisins du sud est plus favorable pour la construction de vaisseaux semblables en acier, la différence en notre faveur étant de $24 en moins par tonne.

Quant aux frais d'exploitation, on trouvera la comparaison du coût des salaires payés par le gouvernement canadien avec les frais d'exploitation de navires semblables de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, du Japon, de la Norvège et de la France, dans le tableau suivant:

Le coût des salaires mensuels d'un navire de la marine marchande du Canada de 8,100 tonnes de charge effective qui a

41 hommes d'équipage et deux mousses est de $3,705. Les chiffres publics, d'après une source authentique (bulletin de Dow, Jones & Co., de New-York) indiquent ainsi qu'il suit les salaires mensuels des navires étrangers d'un même tonnage. $3,924 pour les navires anglais; $5,315 pour ceux des Etats-Unis; $3,378 pour les norvégiens et $2,869 pour ceux du Japon.

Je voudrais aussi, monsieur l'Orateur, donner à la Chambre des détails sur le nombre des officiers et matelots employés sur les navires de l'Etat à la fin de l'année solaire. Tout compris, ce nombre était de 1,674, se décomposant ainsi:

Capitaines	48	
Officiers	138	
Ingénieurs	183	
Simples matelots, chauffeurs, garçons, etc.	1,305	
Total	1,674	

Nombre total des Canadiens de naissance ou par adoption—

Capitaines	30	
Officiers	57	
Ingénieurs	129	
Simples matelots, chauffeurs, garçons, etc.	652	
		868

Nombre total des Anglais—

Capitaines	18	
Officiers	81	
Ingénieurs	54	
Simples matelots, chauffeurs, garçons, etc.	653	
		806
Total		1,674

Je crois que la Chambre aimera aussi à savoir quelles sont les routes que parcourent ces navires. En voici l'énumération:

Départs bimensuels, du Canada à Liverpool.

Départs bimensuels, du Canada à Londres.

Départs bimensuels, du Canada aux Barbades, Trinidad et Demerara.

Départs toutes les trois semaines, du Canada à Glasgow.

Départs toutes les trois semaines, du Canada à Nassau, Kingston et Belize.

Départs toutes les trois semaines, du Canada à Saint-Jean de Terre-Neuve, *via* Charlottetown, île du Prince-Edouard.

Départs mensuels, du Canada à Cardiff et Swansea.

Départs mensuels, du Canada à Pernambuco, Santos, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

[L'hon. M. Ballantyne.]

Départs mensuels, du Canada à la Havane, Cuba.

Départs mensuels, du Canada à Liverpool *via* Sydney (C.-B.).

Départs mensuels, du Canada aux ports de la Méditerranée, les Etablissements du détroit, Java et l'Inde.

Départs mensuels, du Canada en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Départs mensuels, de Vancouver aux Etablissements du Détroit, Java et l'Inde.

Départs mensuels, de Vancouver en Australie (service direct).

De nouvelles lignes ont été établies au cours de l'exercice 1920 et les navires à vapeur ont été répartis comme il suit entre ces différentes lignes:

1. Service entre Montréal et Glasgow, inauguré le 23 février 1920. Départs toutes les trois semaines. Trois navires à vapeur de 4,300 tonneaux ont été affectés à ce service.

2. Service entre Vancouver, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, inauguré le 23 février 1920. Départs mensuels. Cinq navires à vapeur de 8,100 tonneaux ont été affectés à ce service. Ces navires font escale, à l'aller et au retour, à Wellington, Aukland, Sydney et Melbourne.

3. Service entre Montréal, Cardiff et Swansea, inauguré le 3 juillet 1920. Départs mensuels. Trois navires de 4,300 tonneaux sont affectés à ce service.

4. Service entre Montréal, l'Inde et l'Orient, inauguré le 11 septembre 1920. Départs tous les deux mois. Deux navires à vapeur de 8,100 tonneaux sont affectés à ce service.

5. Service entre Halifax et Saint-Jean (N.-B.), et Nassau, Kingston et Belize, inauguré le 8 décembre 1920. Départs toutes les trois semaines. Deux navires à vapeur de 5,100 tonneaux sont affectés à ce service.

En conformité du traité de commerce que nous avons conclu avec les Antilles Anglaises au cours du présent exercice, nous avons décidé d'aménager pour le transport des passagers, deux des navires de 5,100 tonneaux qui étaient encore en chantiers, de sorte que nous avons à cette heure, un service régulier toutes les trois semaines entre le Canada, les Bahamas, la Jamaïque et le Honduras anglais. Les délégués à la très importante conférence qui a eu lieu ici au mois de juin dernier.— Je fais allusion, qui fut tenue à Ottawa en vue de négocier un traité de commerce de préférence entre le Canada et les Antilles— surtout les délégués des îles Bahamas, de la

Jamaïque et du Honduras anglais, ont prétendu que les navires aménagés pour le transport des passagers n'étaient pas en nombre suffisant. A mon titre de ministre de la Marine du Canada, je déclarai aux délégués que le Gouvernement n'était pas prêt ni n'avait l'intention de faire construire des navires pour le transport des passagers; cependant les représentants des Antilles ne lâchèrent pas prise et continuèrent à insister auprès de votre humble serviteur et des autres ministres, nous demandant en grâce de munir quelques-uns de nos cargo-boats d'installations limitées pour le transport des passagers. Je leur fis observer que la mise à exécution d'un pareil plan ne serait guère profitable, à mon avis, étant donnée la longueur du trajet de Halifax aux Bahamas, à la Jamaïque et au Honduras anglais en hiver et de Montréal aux mêmes ports durant la belle saison. Les représentants des Antilles proposèrent en définitive que leurs gouvernements respectifs contribueraient une certaine somme au cas où l'exploitation d'un pareil service se solderait par une déficit. Je n'ai pas les chiffres sous la main à cette heure, et je le regrette; cependant, si ma mémoire est fidèles, il s'agissait d'une somme globale de 13,000 louis sterling. Nous ne sommes pas en mesure de dire à l'heure qu'il est, si le nouveau service sera profitable ou non; cependant si nous devons en juger par les quelques voyages que les navires ont fait, les recettes serviront peut-être à équilibrer les dépenses. Je ne suis pas prêt, toutefois, à faire une déclaration formelle de ce chef; nous devrons attendre la fin de l'exercice financier avant de nous prononcer définitivement. Bien que les navires affectés au service des Antilles soient munis chacun de vingt-six cabines à passagers, ces installations sont si confortables que la liste des passagers est au grand complet à chaque voyage. Les navires transportent en même temps des cargaisons complètes et nous avons tout lieu d'espérer que l'excellence et la régularité du nouveau service contribueront à établir un trafic profitable pour l'échange des produits canadiens avec ceux des Antilles anglaises. Le premier navire, affecté à ce service, a quitté le port d'Halifax le 25 janvier dernier; toutes les cabines étaient remplies de passagers et le cargo-boat avait une cargaison générale de farine, de pommes de terre, d'avoine, de ciment et de marchandises de toutes sortes.

La Chambre aura intérêt à savoir, de même que pour le pays en général et les exportateurs du Canada en particulier, ce que ces navires sont capables de faire pour un accroissement de notre commerce à l'étranger.

A ce propos, monsieur l'Orateur, je regrette d'avoir eu à constater combien peu le fabricant et l'exportateur canadien ont fait effort pour mettre cette circonstance à profit. Les navires en question sont pourvus d'une couple de cabines supplémentaires pour accommoder le commerçant canadien désireux d'aller lui-même visiter les possessions britanniques et les pays étrangers ou d'y envoyer ses agents. Quoique le chiffre de nos exportations ne soit pas déjà si mauvais, je tiens à renouveler au commerce et à l'industrie canadienne l'invitation pressante de faire des efforts de plus en plus grands pour obtenir que l'on achète d'eux à l'étranger.

Je l'ai dit, l'année dernière, et je le répète cette année, pour que le Canada vienne à bout de son énorme dette de guerre dans un temps raisonnable, il faut que les Canadiens ne se contentent pas du marché domestique. Nous avons mis à leur disposition une flotte magnifique et des routes nouvelles. Nulle compagnie n'aurait voulu courir le risque de pareilles aventures. Ces navires sont canadiens; ils ont été bâtis dans l'intérêt national. Jamais la politique n'a tenté, et jamais j'espère elle ne tentera de s'immiscer dans l'administration de la flotte. Tout ce que j'ai dit aux administrateurs, à titre de ministre responsable, ça été de faire autant d'argent que possible, sans perdre de vue l'intérêt national et en aidant de toutes manières le peuple canadien à exporter le produit des pêches, des forêts, des champs, des mines et des fabriques. Les Canadiens ont donc raison d'être fiers de posséder cette immense flotte de navires nouveaux; qui pénètrent dans tous les coins du globe et dont l'exploitation accuse un joli excédant duquel je vous parlerai tout à l'heure. Un fait qu'il est bon de noter, c'est que, pourvu d'une marine marchande qui lui appartient, le pays peut dire: Il nous faut ce navire, il nous faut tant de navires, sur telle ou telle ligne, sur la ligne où nous jugeons qu'il y a possibilité d'obtenir du commerce et d'accroître par là le chiffre de nos exportations.

Les principales expéditions de produits canadiens par les vaisseaux de la marine marchande de l'Etat ont été comme il suit:

De ports de l'Atlantique à Malte, Barcelone, l'Inde, Ceylan et Java;

De ports de l'Atlantique à Malte, Bar-Londres, Glasgow, Cardiff et Swansea;

De ports de l'Atlantique aux Antilles anglaises, à Cuba et à l'Amérique du Sud;

De Vancouver à l'Australie;

De Montréal et d'Halifax à Terre-Neuve.

Pour Malte, Barcelone, l'Inde, Ceylan et Java, ç'a été de l'acier, du fer, du verre, des meubles, des instruments aratoires, des articles de caoutchouc, des automobiles, du grain, de la farine, etc.

Pour le Royaume-Uni, du grain, de la farine, de céréales, des conserves, du lard, du fromage, des pommes, de la pâte de bois, du papier, du bois de charpente, de l'acier, du fer, des machines, des instruments, etc.

Pour les Antilles anglaises, du ciment, de la farine, des malles, du fer, de l'acier, du papier, des machines, des meubles, etc.

Pour l'Amérique du Sud, de la pâte de bois, du papier, du malt, des instruments aratoires, du poisson desséché, de l'acier, du bois de charpente, etc.

Pour Cuba, généralement, de la pâte de bois, du papier, du malt, de la farine, du foin, du bois de charpente, du poisson, des pommes de terre, du whiskey, de l'avoine et du ciment.

Pour l'Australie, des ports de la Colombie-Anglaise, du bois, du papier, du ciment, du poisson, des machines, des articles de caoutchouc, etc.

De Montréal et d'Halifax à Terre-Neuve, de la farine, du foin, de l'avoine, du papier, du fromage, du ciment, etc.

On ne saurait trop insister sur l'importance de la marine marchande pour le commerce du Canada. Des navires construits sur nos bords et dont chacun porte pour préfixe le mot "Canadien", qui est notre meilleure réclame auprès des divers pays du monde, ont transporté pendant l'année pour une valeur de plus de 50 millions de marchandises canadiennes.

J'arrive maintenant à ce que je présume devoir être la partie la plus intéressante de mon exposé, celle des résultats obtenus de l'exploitation de ces navires au cours de l'année civile écoulée, et c'est un point sur lequel je me mets immédiatement en devoir de renseigner la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre parle-t-il d'année civile ou d'année fiscale?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je parle d'année civile.

Compte d'exploitation pour 1920

Revenus bruts des voyages complétés		$10,027,442 77
Frais d'exploitation		8,733,917 22
Profit d'exploitation sur voyages complétés		$ 1,293,525 55
A déduire:		
Dépréciation	$667,665.46	
Dettes courantes	22,000.00	
Frais d'incorporation	5,400.00	
		$ 695,065 46
Profits nets sur voyages complétés		$ 598,460 09
Profits nets sur voyages complétés depuis janvier imputables à 1920		183,000 00
Total des profits nets		$ 781,460 09

Je désire faire remarquer que dans ces profits net il n'a pas été pourvu au paiement des intérêts, et que le montant ci-dessus de ces profits, $781,460.09, équivaut à 2.35 p. 100 d'intérêt sur les billets qui ont été donnés à l'Etat en paiement intégral des navires.

M. CAHILL: Combien l'Etat paie-t-il sur cet argent?

L'hon. M. BALLANTYNE: Comme mon honorable ami le sait, le taux de l'intérêt varie, selon l'époque à laquelle les emprunts ont été contractés. Je pourrais dire que lorsque les navires de l'Etat sont mis en service, on les transfère à la compagnie qui fait l'exploitation et le prix en est porté au débit de la compagnie; ce prix, ainsi que je l'ai dit tantôt, est de $191.75 par tonne de postée. La compagnie donne son billet au Trésor pour les navires.

Voici le rapport de l'actif et du passif:

La marine marchande du gouvernement canadien, anonyme, et les compagnies filiales
Bilan consolidé au 31 décembre 1920

Actif fixé:		
Navires au prix coûtant	$50,005,892.71	
Moins réserve pour dépréciation	815,841.32	
		$49,190,051 39
Matériel et outillage au prix coûtant	$ 27,243.25	
Mobilier de bureau au prix coûtant	29,128.66	
	$ 56,371.91	
Moins réserve pour dépréciation	2,818.60	
		53,553 31
Total		$49,243,604 70
Actif courant:		
Fonds en banque et en mains		$ 426,816 02
Comptes recevables		1,750,161 36
Avances aux capitaines, aux équipages et aux agents		54,605 09
Dispaches dues par les assureurs		67,860 82
Réclamations d'assurances, montant recouvrable, évalué à		686,805 51
Intérêts recevables courrus		4,583 33

Inventaires des magasins et approvisionnements	44,821 84
Obligations fédérales de la victoire	500,000 00
Assurance non expirée	908,390 73
Total	$53,687,649 40

Passif

Capital:	
Autorisées, 10,000 actions de $100 chacune, $1,000,000; émises, 4,709 actions de $100 chacune	$ 470,900 00
Dotations payables:	
Dû au gouvernement fédéral, obtenu par hypothèques sur navires	49,535,892 71
Dettes courantes:	
Comptes complets	1,712,803 03
Voyages incomplets:	
Balances de voyages incomplets	963,820 65
Surplus:	
Dettes casuelles	1,004,233 01
	$53,687,649 40

En ce qui concerne l'actif courant, les honorables députés constateront avec plaisir, j'en suis sûr, la situation nette et claire de la compagnie exploitante. Il n'y a aucun emprunt de banque, et en outre, la compagnie est bien située financièrement.

M. VIEN: Les navires sont-ils assurés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui. Les primes d'assurances seules pour l'année écoulée s'élèvent à plus d'un million, et elles sont comprises dans les frais d'exploitation. Les navires sont assurés jusqu'à concurrence de 80 p. 100 du prix coûtant.

M. VIEN: Comment est calculée la dépréciation?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai ce renseignement ici; mais il est quelque peu technique, et si l'honorable député veut bien réitérer sa question lors de l'examen des crédits de la Marine, je lui donnerai avec plaisir ces détails.

M. VIEN: Lors de la discussion des prévisions budgétaires, le ministre sera-t-il prêt à nous dire la valeur courante du même genre de navire sur les marchés mondiaux?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis absolument certain que les chiffres que je cite sont exacts.

Non content de les faire certifier par le vérificateur de la compagnie, j'ai demandé à une firme bien connue de comptables autorisés n'ayant aucun rapport avec la compagnie d'exploitation l'attestation qui accompagne d'ordinaire les bilans annuels. Le certificat de ces vérificateurs, membres de la firme bien connue Marwick, Mitchell et Cie, comptables autorisés, est ainsi conçu:

Nous avons apuré les comptes de la Marine marchande du gouvernement canadien, Limited, et des compagnies subordonnées pour l'année expirée le 31 de décembre 1920, et nous avons obtenu tous les renseignements et toutes les explications dont nous avons eu besoin.

Nous certifions que le susdit bilan succinct, ainsi que les comptes d'exploitation et de surplus qui s'y rapportent, est à notre avis, bien redigé de manière à donner un aperçu fidèle et exact de l'état des affaires de la compagnie au 31 de décembre 1920, et de ses opérations pendant l'année qui a pris fin ce jour-là, d'après les meilleurs renseignements obtenus et les explications à nous fournies, et tel que le démontre la comptabilité de la compagnie, sauf la réserve qu'il n'a pas été pourvu à l'intérêt échu sur les effets à payer au gouvernement canadien pour l'année 1920, vu que le montant de cet intérêt pourra varier.

J'aimerais faire de brefs commentaires sur l'avenir tel qu'il m'apparaît à l'heure présente. Bien qu'il se produise une réaction commerciale dans le monde entier, j'ai idée qu'elle ne sera que temporaire et que nous pouvons nous attendre à une grande amélioration des affaires dans un avenir très rapproché. S'il y a lieu de croire que les tarifs-marchandise baisseront encore, cette baisse sera compensée par une plus forte diminution des frais d'exploitation, et grâce à l'acquisition du réseau du Grand-Tronc qui portera à 23,000 milles le parcours des voies ferrées de l'Etat, les vaisseaux du Gouvernement seront constamment alimentés, je l'espère.

Disons quelques mots des conditions dans lesquelles a lieu la construction maritime. Vu que les cales sont peu recherchées, la situation se ressemble beaucoup dans toutes les parties du monde. Les constructeurs maritimes du Canada se ressentent donc de la dépréciation qui se fait sentir dans d'autres pays. Les Canadiens ont prouvé qu'ils peuvent construire d'aussi bons vaisseaux et, depuis quelques années, les construire aussi économiquement que les anciens chantiers du Royaume-Uni qui ont une si longue expérience. Aujourd'hui, les cargo-boats de 8,000 tonneaux de capacité de charge effective, qui correspondent au type des vaisseaux de l'Etat, coûteraient dans le Royaume-Uni 29 louis 10 schellings par tonneau, soit 130 dollars au taux actuel du change.

Je n'ai pas eu dernièrement à demander aux constructeurs canadiens de vaisseaux à quel prix ils construiraient des vaisseaux d'acier; cependant, j'ai lieu de croire qu'ils n'exigeraient pas plus de dix à quinze dol-

lars, de plus, par tonneau que le prix demandé dans le Royaume-Uni et que je viens de mentionner.

Quant au projet d'une subvention pour favoriser la construction de vaisseaux d'acier au Canada, le ministère est encore à l'étudier et il se peut que le ministre des Finances fasse une déclaration à ce sujet dans son exposé budgétaire.

Je le répète, en juillet prochain, tous les vaisseaux de l'Etat auront été parachevés et mis en service, et le Canada aura lieu de tirer vanité des cargos modernes de sa marine marchande.

C'est le 4 d'avril 1918 que j'ai eu le privilège de faire connaître à la Chambre des communes quel était le programme de construction maritime du ministère. Ce programme a alors été approuvé unanimement par le Parlement, et, dans cette circonstance-là, j'ai été sensible aux chaleureux éloges du représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), de ce politique distingué dont la parole est d'un si grand poids parmi la députation et le public. Je suis aussi reconnaissant envers le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) et l'ancien député de Prince (I.P.-E.), feu le capitaine Read des paroles élogieuses qu'ils m'ont adressées dans cette occasion.

La création d'une marine marchande du Gouvernement canadien a été chaleureusement approuvée par la population du pays entier. Même si ces vaisseaux ne peuvent pas à l'avenir donner d'aussi bons résultats que jusqu'à ce jour, je suis certain d'exprimer l'opinion de la majorité de la députation et des habitants de tout le pays en disant que la ligne de conduite, adoptée par le Canada, de posséder et d'exploiter sa propre marine marchande est pleinement justifiée.

J'ai tenté d'exposer à la Chambre avec toute la concision possible les principaux traits du programme du ministère relativement à la construction et à la mise en service des vaisseaux. Avant la fin de la présente année civile, tous les travaux de construction auront été complétés et, de ce moment-là, le département de la Marine n'aura plus à s'occuper de cette partie du programme. Inutile de rappeler à la Chambre que le projet de construction maritime était beaucoup plus vaste que toute entreprise antérieure de l'Etat. Il ne fallait pas s'attendre qu'il serait mené à bonne fin sans difficultés et sans déceptions. Toutefois, je puis dire que nous n'avons pas rencontré d'obstacles graves. Le Gouvernement a constamment eu pour objet d'établir la construction

[L'hon. M. Ballantyne.]

navale comme une industrie indépendante. Il y a réussi en ce que les chaudières, machines, pompes, treuils, cabestans et autres accessoires sont presque tous construits au Canada. Et la Chambre sera bien aise d'apprendre, j'en suis sûr, que tous ces accessoires fabriqués au Canada par des ouvriers canadiens sont de toute première qualité et donnent des résultats aussi satisfaisants que ceux que l'on pourrait obtenir d'accessoires semblables fabriqués à l'étranger par des maisons depuis longtemps établies. Il n'est pas moins agréable de savoir que le coût de la construction des navires, bien que les circonstances présentes le fassent paraître élevé, est sensiblement inférieur au prix de revient des travaux semblables aux Etats-Unis, où la situation se rapproche beaucoup de celle qui prévaut en notre pays.

En ma qualité de ministre entièrement responsable du programme, j'ai encore un autre sujet de contentement: c'est que tous les marchés que l'on a faits, toutes les factures acquittées et toute la correspondance — lettres et dépêches — qui s'est échangée entre le ministère et les entrepreneurs sont entièrement à la disposition de tout membre de la Chambre désireux d'obtenir de plus complets renseignements.

Il serait difficile, impossible même de dire quelle est, au point de vue national, l'importance de la marine marchande du Canada. Ce que nos bâtiments ont déjà accompli pour l'écoulement des produits canadiens dans les parties lointaines du monde n'est, j'en ai la conviction, que l'indice des services encore plus précieux qu'ils rendront sous ce même rapport au cours des prochaines années. Le Canada n'est plus inconnu à l'étranger; dans les principaux ports de l'univers, on se familiarise de plus en plus avec la vue de la feuille d'érable sur le pavillon de la compagnie et sur les cheminées de ses bâtiments.

Nos navires sont construits d'après le type anglais. Ceux qui sont en service ont admirablement répondu à tous les besoins et ont mérité les éloges des hommes les plus capables de formuler une opinion en la matière. La qualité des bâtiments, ainsi que, d'un point de vue général, le caractère des officiers et des hommes d'équipage contribuent d'une façon toute particulière à créer au Canada et au commerce canadien une situation avantageuse à l'étranger.

Il ne convient point que je termine cet exposé sans rendre un sincère hommage au personnel technique du ministère de la Marine, qui a partagé avec moi la lourde responsabilité que comporte la construction,

au prix de 75 millions de dollars, de la marine marchande du Canada. Comme je le disais tantôt, nous avons eu beaucoup de difficultés à surmonter. La guerre battait son plein, la cherté des matériaux de construction était grande et les ouvriers, habiles ou non, se trouvaient difficilement. Nous nous sommes néanmoins arrangés de façon à faire construire les bâtiments au pays, et le résultat obtenu fait le plus grand honneur aux ouvriers et aux constructeurs canadiens. C'est à eux que le pays doit d'avoir des navires aussi parfaitement construits. Le plan, il va sans dire, en a été conçu en Angleterre; mais, je le répète, tous les accessoires sont de fabrication canadienne, et le ministère n'a reçu aucune plainte sérieuse tant au sujet des devis et de la construction qu'à l'égard de l'équipement des navires jusque dans les moindres détails. Cela étant, la Chambre et le pays peuvent légitimement compter que, toutes choses égales par ailleurs, nous sommes en mesure de soutenir la concurrence du monde entier et de construire des navires valant bien ceux que nous fournirait l'étranger.

Je tiens tout particulièrement à offrir mes remerciements à l'architecte naval, M. Duguid, à mon très habile sous-chef, M. Alex. Johnston, et à tous ceux qui en ces dernières années, m'ont aidé à créer, si je puis dire, la grande et superbe marine marchande du Canada.

M. ROBB: Avant de terminer son exposé et pour le compléter, le ministre pourrait peut-être mettre la Chambre dans ses secrets en lui disant si les tarifs sont arrêtés d'après le système de la tarification commune ou fixée de manière à concurrencer les autres paquebots suivant les mêmes itinéraires. Cette question, j'aimerais que le ministre ne la perdît point de vue.

En ce qui concerne l'exportation des marchandises de provenance canadienne, j'aimerais aussi à savoir si les tarifs de transport sont les mêmes pour les produits industriels et pour les matières premières. Le ministre, j'en suis sûr, saisit assez bien ma pensée. En outre, en matière d'exportation, les marchandises canadiennes bénéficient-elles d'un tarif moins élevé que celles de provenance étrangère, et les tarifs d'importation sont-ils les mêmes que ceux d'exportation?

M. l'ORATEUR: Je n'ai aucun désir de m'opposer à cette question si le ministre consent à y répondre; mais l'avantage que l'on accorde à un député, il faudrait le conférer à tous les autres, auquel cas la procédure serait, je le crains, fort irrégulière et contraire au règlement. Il me semble donc qu'il serait plus convenable et plus à souhaiter que les questions portant sur des détails fussent renvoyées au moment où la Chambre se sera formée en comité des subsides.

M. ROBB: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur; mais j'ai pensé que le ministre pourrait peut-être juger à propos de compléter son exposé en la manière que j'ai suggérée.

L'hon. M. BALLANTYNE: Comme je l'ai déjà dit, les navires de l'Etat étant sous la main de la compagnie d'exploitation je ne connais pas les détails de l'établissement des tarifs. Je suis heureux que mon honorable ami ait posé cette question, et quand viendra la discussion des subsides je serai prêt à lui donner les renseignements qu'il demande.

Quant à ce qui touche la préférence accordée aux produits canadiens, je ne crois pas que cette question ait été soulevée ou soit susceptible de l'être, parce que nos navires ne se sont jamais trouvés en position de refuser toutes les cargaisons disponibles au port d'embarquement et de les charger pour le port de destination.

M. McKENZIE: Nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt, j'en suis convaincu, la longue déclaration de l'honorable ministre de la Marine. Il est difficile pour le premier venu de comprendre tous les détails et de dire si, oui ou non, notre industrie maritime est dans une situation de solvabilité. Ce qui nous frappe tout d'abord, c'est que, d'après la déclaration du ministre, le Gouvernement a construit des navires coûtant quelque chose comme $191 par tonne d'exposant de charge. Ces navires ne valent pas aujourd'hui la moitié de ce qu'ils ont coûté, mais en présentant son état, le ministre y place les navires à la valeur qu'ils possédaient tout d'abord. Ils valent probablement moins que la moitié de leur prix et le ministre voit que, probablement, il ne pourrait aujourd'hui vendre un seul de ces navires au tiers du coût de construction. En réalité, il est douteux qu'il puisse en disposer et il est même douteux qu'il puisse en faire cadeau à quelqu'un.

Conséquemment, c'est une question fort grave pour le peuple que de savoir s'il a été sage de dépenser 75 millions pour des navires qui ne payent pas leurs frais d'exploitation et dont nous ne pourrions nous

débarrasser, si nous voulions les vendre. Ces points seront mieux étudiés en détail quand nous examinerons les estimés du ministre et que nous pourrons tout considérer soigneusement. Il est peut-être intéressant de dire ici qu'il y a exactement douze ans aujourd'hui que le ministre actuel du Commerce (sir George Foster) a présenté sa fameuse résolution demandant la construction de navires au pays. Cette résolution a été présentée le 29 mars 1909 et la Chambre en a décidé le lendemain, c'est-à-dire le 30 mars 1909. A cette époque, les deux partis à la Chambre se sont entendus pour une politique comprenant la construction d'une marine canadienne de guerre et, incidemment, la construction de navires marchands que les besoins du pays pourraient exiger. Il est inutile de dire aujourd'hui que, si cette politique avait été suivie, nous aurions eu des navires de guerre à des prix normaux quand la guerre a été déclarée, des navires ayant coûté à peu près le quart de ce que nous payons aujourd'hui pour des vaisseaux irréguliers ou tramps, et les prix des autres navires auraient été en proportion.

Mais, un changement de gouvernement est survenu, des hommes nouveaux ont pris la direction des affaires et nous avons vu surgir de nouvelles politiques, la politique du délai, la politique du laisser faire, une politique de construction navale qui est demeurée en suspens de 1909 au 4 avril 1918, comme vient de le dire le ministre. Je dois dire immédiatement à mon honorable ami que lorsqu'il s'est présenté à la Chambre à la date citée et présentant un projet de construction navale de navires irréguliers qu'il n'aurait jamais eu la chance de faire accepter son projet si nous ne nous étions pas trouvés en guerre. Mais nous souffrions de la guerre à cette époque et tout ce qui pouvait tendre à soulager la situation était certain d'avoir l'appui des deux côtés de la Chambre. Mais je dis aussi au ministre et je m'adresse en même temps au Gouvernement que lorsque cette situation a été soulagée, lorsque l'armistice a été signée—le 11 novembre 1918, je crois, c'est-à-dire quelques mois après que le projet du Gouvernement eut été lancé — lorsque la nécessité de construire des navires de guerre n'existait plus et qu'il aurait dû s'arrêter, il aurait dû terminer la construction des navires sur les chantiers et ne pas aller plus avant dans cette entreprise de construction maritime. Je crois que si je m'étais trouvé à la Chambre à cete époque, et je suppose que je m'y trouvais, j'aurais donné mon appui à cette politique dont le but était de construire des navires dans des buts imposés par la guerre. Cependant, je ne suis pas si certain qu'il ait été aussi nécessaire, comme le veut la déclaration de mon honorable ami, de construire ces navires. Il nous dit qu'à cette époque tous les chantiers maritimes du pays étaient occupés à la construction de navires de guerre pour l'Angleterre, que nous fournissions les fonds et que les navires se construisaient aussi rapidement qu'il était possible de le faire.

S'il en est ainsi, je ne vois pas du tout qu'il y eut nécessité de nous mettre à construire. S'il y avait possibilité d'ajouter au tonnage pour raisons de guerre, je dirais de tout cœur: Mettons-nous à l'œuvre; mais une fois l'armistice signé, il n'y avait plus de nécessité de construire des navires—on ne coulait plus les bâtiments, et nous en avions assez dans le pays pour tous les besoins. De sorte qu'à partir de ce moment le ministre de la Marine et le Gouvernement ont suivi une politique absolument fausse, absurde et contraire aux principes qui doivent gouverner les affaires.

Leur politique a été en cela aussi mauvaise pour le pays que celle de la nationalisation des chemins de fer. Quand nous en serons à constater la valeur réelle de ces navires, quand, l'année prochaine, le ministre de la Marine nous fera honnêtement connaître l'état des choses, nous découvrirons qu'en proportion des sommes d'argent engagées, nous nous sommes mis dans une position tout aussi désastreuse que celle où nous nous trouvons avec les chemins de fer de l'Etat. C'est là une nouvelle preuve que les gouvernements doivent autant que possible rester étrangers aux entreprises privées, et laisser aux particuliers, qui sont entraînés dans la conduite de ces entreprises, le soin de les conduire. Le Gouvernement doit s'en tenir à l'administration des affaires du pays en général. C'est ce que j'ai toujours prétendu à l'égard des chemins de fer.

Sans doute, si, au cours de la guerre, il se fût présenté des raisons de construire des chemins de fer aux frais de l'Etat, j'aurais voté pour, et j'aurais dit que c'était ce qu'il y avait à faire; mais la guerre terminée, je me serais certainement opposé à l'établissement de nouveaux chemins de fer pour fins de guerre. C'est pour le même motif que j'objecte à la construction de navires pour de telles fins.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que si ces navires sont destinés à l'expansion du commerce canadien, nous devrions entre-

prendre cette expansion-là où le besoin s'en fait le plus sentir, et là où elle pourra être d'un avantage direct pour le peuple.

Si ces navires de la marine marchande de l'Etat n'ont pas de cargaison à transporter, pourquoi ne les utiliserait-on pas pour développer notre commerce de charbon? La semaine dernière, l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele) présentait une motion demandant une enquête sur la situation houillère, et dans son discours à l'appui, il déclarait que l'état de chose dans l'Ontario, surtout dans la partie ouest, était tel que les habitants redoutent l'approche de l'hiver, parce qu'ils ne savent pas où se procurer du charbon. Or, le charbon est en abondance dans la Nouvelle-Ecosse et en général dans les Provinces maritimes. Evidemment, d'après le ministre, nous avons un grand nombre de bâtiments. Puisqu'il en est ainsi, et puisque la navigation est ouverte jusqu'au delà de Montréal, pourquoi ne pas utiliser les navires de la marine marchande de l'Etat pour le transport du charbon des Provinces maritimes jusqu'à un point de l'intérieur, où il pourrait être mis en dépôt, à l'avantage de nos nationaux; en d'autres termes, pourquoi ne pas transporter notre charbon dans nos navires, ou sur nos chemins de fer, s'il est nécessaire, pour répondre aux besoins de notre population? Ne serait-il pas mieux d'occuper ainsi nos navires que de les voir se balancer sur leurs ancres dans les différents havres de nos côtes, tandis que les frais d'exploitation courent toujours, car il faut payer quand même les officiers, les matelots, les mécaniciens, et les chauffeurs à rien faire. Ne serait-il pas mieux que le ministre nous déclarât qu'on va s'occuper de l'établissement d'un service comme celui que je viens d'indiquer? Ne serait-il pas mieux de tirer profit de nos vaisseaux et des facilités de transport, que nous possédons?

Mais que voit-on, monsieur l'Orateur? Le ministre nous fait cette remarquable déclaration, que le Gouvernement se fait concurrence à lui-même pour le transport des marchandises. Nous avons deux ports sur notre côte de l'Atlantique, d'où nous expédions des marchandises à Terre-Neuve. Le terminus du chemin de fer Intercolonial et du réseau national est à North-Sydney. De ce port partent de grandes quantités de marchandises—et nous voudrions que les quantités en fussent beaucoup plus grandes —pour Terre-Neuve. Halifax est le seul autre port de l'Atlantique, que je sache, d'où nous exportons des marchandises à Terre-Neuve. Eh bien, le ministre nous a dit qu'il fait concurrence, à Halifax, au chemin de fer de l'Etat desservant North-Sydney. Pour y trouver son compte, ce chemin de fer transporte des marchandises à North-Sydney d'où elles passent à Terre-Neuve. Si ces marchandises sont transbordées à Halifax et que les steamers du Gouvernement canadien en font le transport—ce qui est faire concurrence avec le réseau de chemin de fer de l'Etat—nous sommes en face du plus absurde spectacle: celui d'un Gouvernement se faisant à lui-même concurrence dans le transport des marchandises et rognant ses propres bénéfices.

C'est la situation telle qu'elle existe aujourd'hui.

Je le répète, le ministre aurait dû s'arrêter dans cette voie, quand nous eûmes atteint le point où l'état de guerre n'exigeait plus le maintien de cette politique. Mais il a commis l'erreur de la continuer avec ce résultat qu'aujourd'hui, il constate qu'il a une entreprise ruineuse sur les bras, je veux dire ces trois navires. Il ne peut ni les vendre ni les utiliser avec profit, dans les circonstances présentes. Son département, comme l'a fait le département des Chemins de fer relativement à la situation ferroviaire, va s'écrier sans doute: Nous n'avons pas de discrétion à exercer; nous avons ces navires sur les bras, qu'allons-nous en faire? Et, pendant ce temps, nous entendons le département des Chemins de fer déclarer, à propos des voies ferrés de l'Etat: On nous a imposé la gestion de ces chemins de fer, qu'en ferons-nous? Nous devons cependant en faire quelque chose. Et le temps s'écoule et c'est le peuple qui est appelé à délier les cordons de la bourse. En terminant, je veux faire observer que s'il nous faut les avoir, on devrait utiliser ces navires à l'avantage de la population du Canada et en vue d'améliorer l'état de choses qui existe pour le commerce canadien.

L'honorable député de Port-Arthur (M. Keefer) a fait observer et des honorables membres de la droite l'ont approuvé sur ce point—que le seul moyen de développer un commerce entre l'Est et l'Ouest de ce pays est d'ouvrir la route du Saint-Laurent—c'est, au moins, l'une des routes utilisables et c'est le projet le plus réalisable. Qu'on me permette de dire au ministre que s'il doit avoir ces navires à sa charge, il lui incombe de tenter tout l'effort possible en vue d'établir une voie navigable et convenable, intérieure autant que possible, au Canada, ce qui lui fournira le moyen

d'utiliser quelques-uns de ces navires, au moins. A l'heure qu'il est, il en possède trop, oui, beaucoup trop. Quiconque a le moindre jugement ou quelque connaissance des affaires, risquera son argent dans une industrie dans la mesure de son développement. Le ministre s'est engagé beaucoup trop dans la construction de navires, au Canada; il constatera qu'il n'y a pas d'emploi pour ces navires, qu'il va lui falloir soutenir la concurrence du monde entier dans le transport des marchandises quelles qu'elles soient. Il ne sera pas en mesure d'obtenir suffisamment de fret pour lui permettre de faire de bonnes finances. J'espère que lorsque nous en arriverons à étudier les détails de cette affaire, le ministre pourra nous fournir des renseignements plus complets et plus au point.

Je félicite le ministre de son apparente bonne disposition à jeter toute la lumière possible sur les travaux de son département. Je suis heureux de savoir qu'il ne suit pas la coutume chère à Nicodème et en honneur au département des Chemins de fer et Canaux; il ne procède pas de nuit. Il paraît vouloir éviter les manœuvres secrètes de la "brigade de la lanterne sourde" pour exploiter nos chemins de fer, ce qui doit nous rapporter un déficit représentant de 70 à 100 millions de dollars. Donc, non seulement dans les affaires, mais en toute circonstance, nous, du moins membres de l'opposition, nous recommanderons et encouragerons le recours aux moyens les plus honnêtes aux méthodes les plus franches, et nous avons confiance qu'avant d'en avoir fini avec le budget du ministre et de notre étude de sa politique générale, il constatera que nous pouvons parfaitement nous rendre compte de la situation. Mieux vaudrait pour lui se présenter à la Chambre muni de tous les renseignements qu'il peut lui fournir à l'égard de cette entreprise.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je désirerais autant que possible accéder à une demande faite aussi courtoisement que l'est celle de l'honorable ministre de la Marine (M. Ballantyne), d'ajourner le débat sur la déclaration dont il a saisi la Chambre cet après-midi jusqu'à ce que nous ayons eu le temps de la lire et de connaître les détails de la question très complexe qu'elle comporte—mais à ce propos, il me semble que le Gouvernement a été mal avisé de soumettre cette question à la Chambre, cet après-midi. Nous ferions mieux d'envisager le problème en face et sans camouflage aucun—pour employer les mots tellement usités dans les conversations et dans les journaux. La presse parle beaucoup de ce projet de marine marchande; les cercles d'affaires de Montréal et d'autres ports maritimes du Canada, de même que des citoyens réfléchis qui se préoccupent tant soit peu de l'état grave des finances du pays, sont loin d'y être indifférents. Bien que, je le répète, j'eusse désiré être renseigné davantage, je crois que le ministre aurait pu aisément attendre que tous les députés eussent été de retour en cette Chambre, pour débattre une question qui préoccupe dans une aussi large mesure l'esprit public et qui présente une importance aussi grande pour le pays.

Ignorant complètement qu'on ferait cette déclaration, cet après-midi et n'ayant pas eu le temps de parcourir le discours de mon honorable ami, je suis un peu embarrassé pour attaquer la question dans son ensemble, mais je n'obéirais pas à ma propre conscience à titre de citoyen du Canada et en ma qualité de membre de cette Chambre et je ne rendrais pas justice à une grande question publique, si je laissais passer l'occasion sans quelques mots de commentaires.

Mon honorable ami de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie) ne paraît pas très satisfait de participer maintenant à cette entreprise de transport maritime. A moins que ma mémoire ne me fasse défaut, il me semble, monsieur l'Orateur, que sur ce point il a changé d'idée avec une rapidité surprenante. Si mes souvenirs des débats sont exacts, je crois que le ministre de la Marine pourrait très bien remercier l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria ainsi que ses collègues de Maisonneuve (M. Lemieux) et de Queen (M. Fielding) pour l'appui qu'ils ont donné à son projet, du moins dans sa première phase. Pour moi, je n'ai rien à me reprocher. On peut lire les comptes rendus qui ont trait à ce programme de marine marchande depuis le jour où mon honorable ami a déposé son projet devant la Chambre et on trouvera que j'ai toujours dit au ministre qu'il s'embarquait dans une affaire qui conduirait le pays à un désastre financier, et je ne crains pas de lui dire encore aujourd'hui que je ne suis pas le seul à penser que si le désastre n'est pas arrivé, il n'est pas loin. Je me souviens que cette entreprise de transport maritime a tenu une large place dans la carrière politique de mon honorable ami de Cap-Breton-Nord-et-Victoria. Je ne sais pas trop si ce n'est pas au cours d'un débat sur cette question qu'il a fait le fameux aveu d'être protectionniste. Si je fais erreur, je le prierai de bien vouloir me corriger. Je suis presque certain

que c'est à cette occasion-là. Il était, à l'époque, leader de l'opposition et, naturellement, il fallait, en cette qualité et vu l'importance de la question, qu'il se prononçât publiquement. Il n'a pas hésité à le faire, et il a dit: Je suis protectionniste; vendons des plaques d'acier tant qu'elles sont faites en Nouvelle-Ecosse; construisons des navires si cela peut faire vendre l'acier de la province. J'espère que je ne le cite pas à faux, car je suis presque sûr que ce sont, en substance, les paroles qu'il a prononcées à ce moment-là.

M. McKENZIE: Voici un cas, monsieur l'Orateur, où le silence ne veut pas dire consentement.

M. CLARK (Red-Deer): Je n'ai pas saisi la remarque de mon honorable ami. Il a parlé si bas que je n'ai pas entendu.

M. McKENZIE: Monsieur, j'ai dit que c'était un cas où le silence ne voulait pas dire consentement.

M. CLARK (Red-Deer): Il est des cas où il faut s'abstenir même des bonnes paroles; mais je ne sache pas que mon honorable ami ait aucune bonne excuse à nous fournir ni aucune bonne parole à nous adresser pour cela. En effet, je connais son humeur querelleuse et je sais qu'il y mettrait toute son acrimonie habituelle. Je crois véritablement que son silence est un signe d'approbation et qu'il admet que son attitude fut bien telle que je l'ai représentée.

Nous savons aussi quelle fut l'attitude d'autres députés, puisque le ministre, qui a probablement rafraîchi sa mémoire pour la circonstance, a adressé ses remerciements aux députés de Queen-et-Shelburne et de Maisonneuve pour le généreux appui qu'ils avaient accordé à son projet au moment de son introduction. Je crois avoir bien compris et c'est ce qui explique jusqu'à un certain point ce que je déclare encore être une procédure extraordinaire. Je ne vois pas pourquoi une déclaration de cette importance a été faite dès la première séance suivant la vacance, alors qu'on sait que les députés sont peu nombreux, à moins qu'on ne se soit imaginé pouvoir passer l'affaire sans discussion. J'espère qu'il n'y a jamais eu pareil accord, car autrement ce serait infiniment regrettable, au point de vue des traditions et de la coutume parlementaires. Je répète que j'aurais failli à mon devoir si je n'avais pas renouvelé mes avertissements. Je ne sais pas jusqu'où le ministre a l'intention de mener cette entreprise. Il a maintenant en face de lui non pas le leader actuel de l'opposition, mais l'ancien leader dont l'opinion sur le sujet est bien différente de ce qu'elle était au début.

Je n'ai pas entendu tout l'exposé du ministre au sujet de l'entreprise que nous discutons, de sorte que j'ignore quels sont ses plans futurs.

Mais je désire appuyer ce qu'a déclaré mon honorable ami, le député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie), c'est-à-dire que ce projet atteint aujourd'hui en importance celui des chemins de fer, problème qui fait sérieusement songer tous les Canadiens sérieux. J'affirme cela sans crainte d'être contredit. Le ministre s'est jeté là-dedans les yeux ouverts et malgré les avertissements. D'année en année, il s'y est de plus en plus avancé. A l'époque de l'armistice—et je me fie aux journaux pour les renseignements, mais, je crois être bien renseigné,—à l'époque de l'armistice on n'avait encore dépensé que 16 millions et demi en exécution de ce projet. C'est là une somme considérable, mais comme l'a fait observer mon honorable ami de Cap-Breton, ces contrats ont été accordés en temps de guerre, dans un but bien arrêté et quand tout le pays appuyait toute entreprise ayant la victoire pour but. En vérité, nos pertes eussent été minimes si nous avions arrêté à cette époque, même si nous avions arrêté au moment où j'ai prévenu mon honorable ami, alors que je lui ai dit qu'il plaçait désavantageusement les fonds publics.

Or, quelle est aujourd'hui la situation? Les mêmes journaux disent qu'avec les contrats consentis par la commission impériale des munitions, ce pays a fait des dépenses au chiffre de 140 millions pour ce projet de construction maritime. Ce sont là des déclarations sérieuses, des déclarations qui appellent la vigilance de l'opposition. Un projet de 140 millions avoué en public! Et en quel état se trouve le matériel? Je me souviens de déclarations assez récentes faites, l'an dernier, je crois. Je me souviens que l'honorable ministre de la Marine nous a déclaré alors qu'il pouvait vendre les navires plus cher qu'ils n'avaient coûté à construire. Voudrait-il répéter cette déclaration aujourd'hui? S'il le fait, il se trouvera corriger les meilleurs articles financiers des meilleurs journaux du pays parce que nous y voyons que la valeur de ces navires a été diminuée de moitié et c'est ce que savent tous ceux qui connaissent quelque chose aux affaires maritimes. Je me demande même si le ministre pourrait avoir la moitié de ce qu'il a payé pour n'importe quel de ces navires.

Cette question est sérieuse pour le peuple du pays et la position du ministre n'est pas moins sérieuse quand nous voyons qu'il a persévéré dans ce projet, en dépit des avertissements lui disant qu'il faisait fausse route.

Où en sont aujourd'hui les taux de transport? Avant de venir ici, j'ai vu une déclaration émanant de la personne chargée de trouver des cargaisons pour les navires du Gouvernement dans le port de Saint-Jean et elle nous disait qu'il n'y avait pas de cargaisons. C'est une chose dont j'avais prévenu mon honorable ami. D'après ma propre expérience, je lui ai dit quels bénéfices avaient été réalisés par les armateurs durant la guerre sud-africaine et ce qu'avaient été ces bénéfices un an et demi plus tard. Des pourcentages de 20 p. 100 étaient tombés à 1½ p. 100 et les actionnaires étaient encore heureux d'avoir si peu. Voilà les avertissements qui ont été donnés au ministre. Malgré ses tentatives pour nous dorer la pillule, voici quelle est la position du gouvernement canadien en ce qui regarde les navires en question: La valeur des navires est diminuée de moitié et on ne peut trouver de cargaisons. Il y a quelques jours seulement je voyais dans le *Star*, de Montréal, journal publié dans une très bonne ville et susceptible d'appuyer le Gouvernement au pouvoir et le ministre de la Marine s'il le pouvait, je voyais, dis-je, que certains navires marchands du Canada faisaient le cabotage le long des côtes scandinaves cherchant des cargaisons, que d'autres avaient même furtivement poussé leurs recherches en Allemagne en attendant que le commerce d'exportation ressuscite. C'est là une déclaration fort intéressante pour moi et elle doit l'être aussi pour l'honorable ministre de la Marine car elle admet que les exportations canadiennes ont besoin d'être ressuscitées. L'été dernier, l'honorable monsieur était optimiste touchant la situation des exportations canadiennes mais, aujourd'hui, il semble que les navires canadiens doivent chercher des cargaisons le long des côtes scandinaves en attendant que le commerce d'exportation ressuscite. Néanmoins, un des buts visés par la construction de ces navires était de promouvoir le commerce canadien d'exportation et c'est ce que le ministre nous a déclaré cet après-midi.

Voici donc la position dans laquelle se trouve l'entreprise de mon honorable ami et je n'en veux pour preuve que les déclarations publiées dans presque tous les journaux du pays. Certains de ces renseignements me sont restés dans la mémoire après avoir lu ce que j'ai lu pas plus tard que samedi dernier dans la correspondance parlementaire de l'organe du Gouvernement, du journal qui appuie le Gouvernement dans cette ville.

Nous sommes entrés à la légère dans ce projet—et j'appuie sur ce point sans vouloir trop étendre mes remarques—nous sommes entrés dans ce projet d'après des méthodes politiques mauvaises et surannées existantes en ce pays.

De tels projets sont aussi communs avec un tarif protecteur que les feuilles sèches à l'automne. Mon honorable ami auquel j'ai fait allusion, a profité de l'occasion pour avouer qu'il était protectionniste, perdant probablement par le fait avec un très grande courage, la direction de son parti. Le plan est très simple; il était très simple à l'époque; il était très simple de le mettre à exécution. Nous avons escompté le patriotisme du peuple—le Gouvernement l'a fait dans tous les cas. Cela paraissait si superbe. "Nous devons aider à gagner la guerre"—nous sommes tous tombés d'accord sur ce point. "Ce sera magnifique de construire des navires à Montréal et à Trois-Rivières".—Je ne vois pas ici mon honorable ami de Trois-Rivières (M. Bureau), mais je crois que la ville de Trois-Rivières a été comprise. Puis naturellement, il y avait Vancouver, et où encore en a-t-on construit? Je ne me souviens pas de tous les endroits, mais le ministre est habile dans ce genre d'affaire, et il a obtenu pour son projet un bon appui des deux côtés de la Chambre. Il l'a présenté, les plaques d'acier ont été vendues et les commandes faites. Pourquoi n'en aurait-il pas été ainsi? Nous obtenions alors par centaines de millions des souscriptions aux obligations de la Victoire. J'ai exprimé l'opinion en particulier et en public que la dernière émission des obligations de la victoire souscrites pour sept cents millions était une vraie malédiction pour le Gouvernement et pour le pays. Cela indiquait l'intense patriotisme de la part de notre peuple, mais cela mettait de l'argent par centaines de millions entre les mains d'un gouvernement qui ne savait pas comment l'employer. Alors vous avez eu vos projets de navires et vos projets de maisons—Dieu merci, pour celui-ci les provinces n'ont employé que la moitié de l'argent voté—et on a trouvé une centaine d'autres moyens pour gaspiller les richesses du peuple jusqu'à ce que les finances du pays soient dans l'état où elles sont aujourd'hui, et qui est bien connu de tous les

hommes d'affaires d'une extrémité à l'autre du pays. Voilà en peu de mots l'histoire de ce qui est arrivé après la fin de la guerre à propos de cette affaire de navigation.

Comme je l'ai dit en commençant, monsieur l'Orateur, je voulais simplement qu'il soit pris note, pour la quatrième fois, je sais—dans tous les cas je l'ai fait chaque fois que mon honorable ami a soulevé cette question devant la Chambre—que c'était une embardée financière qui devait être à la fin un désastre pour le pays. A chaque occasion, j'ai prévenu mon honorable ami qu'il en serait ainsi, et bien qu'il ne soit jamais méritoire de dire "Je vous l'avais bien dit", je ne me bornerai pas à un avertissement et je dirai à l'honorable ministre: pour l'amour de Dieu, arrêtez-vous là. On vous a ouvert les yeux sur ce qui se passait; finissons-en là maintenant; limitons nos pertes comme nous le conseillent les courtiers.

Le projet a été exécuté, je regrette de le dire, avec un nombreux appui de l'autre côté de la Chambre—appui provenant de l'ancien et mauvais système de veiller aux besoins de la circonscription plutôt qu'aux besoins du pays. S'il existait un grand projet qui devait être appuyé comme un vaste projet national, ce devait être celui-là, s'il valait quelque chose, mais comme je l'ai déjà répété bien souvent, il a été considéré suivant l'habitude politique qui nous porte toujours à juger ces questions du point de vue de sa valeur locale ici et là. Ainsi, on a vendu des plaques d'acier à un endroit, d'autre chose ailleurs; les navires furent commandés dans différentes localités, qu'elles fussent représentées par des torys ou des libéraux et il en résulte aujourd'hui que d'après certains journaux, nous avons, pour le prix de $140,000,000 "un vaisseau en peinture sur une peinture de l'océan". Tel est le projet de mon honorable ami jusqu'à ce jour et j'espère que nous avons entendu pour la dernière fois parler de son développement. Plus on continuera pire ce sera pour le pays. Dieu sait comment nous sortirons de nos difficultés. Nous aurons une bonne aide pour en sortir quand nous aurons pour diriger les finances du pays, des hommes qui auront davantage le sentiment de la responsabilité financière qu'on en a montré dans ce projet de navigation qui est—je suis de l'avis de l'honorable député de Cape-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie) un embarras presque aussi grand que celui de nos chemins de fer.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Maisonneuve) : Monsieur l'Orateur, comme nous n'avons pas sous les yeux les chiffres que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) a communiqués à la Chambre cet après-midi, je remettrai à plus tard, quand il présentera son budget, la discussion générale et l'examen spécial de quelques particularités de cette entreprise. Mais pour que la Chambre puisse comprendre immédiatement quelle est la position que je prends à ce sujet, je tiens à dire qu'il est parfaitement vrai qu'en 1918, pendant la guerre, avant l'armistice, j'ai appuyé le programme de mon honorable ami. Est-ce un crime, ou comme l'a suggéré l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), l'indice d'une association ténébreuse entre les deux côtés de la Chambre pour favoriser quelques puissants intérêts?

Au cours de la dernière guerre, le parti libéral a donné son appui à toutes les mesures utiles et d'intérêt national que le Gouvernement a soumis à l'assentiment du Parlement et du peuple canadien. Pour ma part, j'ai appuyé le programme de constructions maritimes du Gouvernement parce que nous avions reçu l'assurance officielle ici que la nécessité s'imposait pour le Canada de construire des navires, afin d'améliorer la situation menaçante dans laquelle se trouvaient les pays alliés.

Dans un sens, je ne regrette pas que le Canada ait tenté cette expérience. Il n'y a pas encore si longtemps que le Gouvernement déclarait avec le plus grand sérieux que nous étions dans l'impossibilité absolue de construire des navires en Canada, pour la bonne raison qu'il n'était guère possible d'avoir de bons riveurs, de fabriquer de bonnes plaques de blindage au pays et aussi de trouver chez nous les équipages nécessaires à la manœuvre de nos navires. A titre de Canadien toutefois, j'avais assez de fierté, en dépit de l'assertion contraire de M. Winston Churchill, pour croire que nous étions en mesure de construire et d'exploiter une marine. Cependant, parce que j'ai été en faveur du programme de constructions maritimes du Gouvernement pendant la durée de la guerre et avant la signature de l'armistice, il ne s'ensuit pas nécessairement que je doive approuver les dépenses énormes que fait le Gouvernement, maintenant que la paix a été conclue. Je me bornerai à me faire l'écho des avertissements que tous les hommes d'affaires du pays ont donnés au Gouvernement depuis une couple d'années, à savoir qu'il est temps de mettre un terme à cette orgie des dépenses publiques. Il est notoire que depuis la signature de l'armistice, et surtout

depuis les derniers quinze ou seize mois, les ports de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de la France sont encombrés de navires, qui sont à rien faire. J'ai vu les chiffres, j'ai lu les articles de journaux et je n'ai jamais pu comprendre pourquoi le Gouvernement canadien ainsi que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) se sont entêtés à dépenser les fonds publics aussi à la légère, après avoir reçu de tous côtés et de toutes sources, l'avertissement qu'ils marchaient à un échec assuré. En effet, à la lumière des renseignements que j'ai obtenus cet après-midi et en face de l'attitude du ministre de la Marine, mon honorable ami voit avec un sentiment assez pessimiste, c'est évident, l'avenir qui est réservé à la compagnie de la marine marchande du Canada.

Cependant, je suis heureux d'avoir entendu le ministre déclarer que le Parlement aura accès à tous les livres et documents et même aux télégrammes, qui ont été échangés entre le ministre et les entrepreneurs. Cette déclaration est la justification pleine et entière de l'attitude que le chef de l'opposition (M. Mackenzie King) et les membres de la gauche ont adoptée l'autre jour, lorsque nous avons adjuré le Gouvernement de nous communiquer, non pas des documents confidentiels et dont la divulgation serait peut-être de nature à faire tort au réseau des chemins de fer nationaux canadiens, mais des documents que le Parlement a le droit de connaître. Je présume donc que des gens responsables, des amis du Gouvernement, ont averti mon honorable ami (M. Ballantyne) que l'attitude du premier ministre (M. Meighen) et du parti ministériel ainsi que la ligne de conduite adoptée par mon honorable ami de Red Deer (M. Clark) ne sont pas conformes aux traditions et aux institutions britanniques. Or, pourquoi, je vous le demande, les représentants du peuple auraient-ils plus facilement accès aux documents concernant la construction et l'exploitation de la marine marchande de l'Etat qu'à ceux touchant la construction et l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat? Les deux cas sont identiques. Cependant, l'autre jour, le Gouvernement a peut-être pensé que la motion du chef de l'opposition était inopportune et qu'il devait la faire rejeter. Or, nos honorables amis se sont rendus compte depuis cette date par l'attitude de leurs propres amis—j'ai particulièrement à la mémoire, à l'heure qu'il est, deux articles publiés dans la *Gazette* de Montréal—qu'ils ont fait un pas de clerc, l'autre jour, en votant contre le dépôt des documents relatifs à l'exploitation du réseau national. L'un des droits les plus sacrés que possèdent les représentants du peuple à la Chambre des communes, ne consiste-t-il pas, monsieur l'Orateur, à consulter les livres et documents concernant l'administration des affaires du pays? Or notre réseau de voies ferrées et notre marine marchande font tous les deux partie, peut-être d'une manière indirecte si vous le voulez, de l'administration des affaires publiques. Pour quelle raison les représentants du peuple se verraient-ils donc refuser la permission de consulter les livres et documents qui ont trait à l'administration de ces deux importants services publics? Je suis donc heureux de constater que mon honorable ami a profité de la leçon et a cédé aux instances de ses amis de Montréal, qui ont sévèrement blâmé le refus que le Gouvernement a opposé, l'autre jour, à toutes nos demandes.

Pour ce qui est de la marine marchande du Canada, le Gouvernement se rendra compte prochainement que sur cette question encore il a perdu l'appui de ses meilleurs amis. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a affirmé, cet après-midi, que les banquiers qui osent critiquer cette entreprise sont mal renseignés. Or, il n'y a pas au pays, monsieur l'Orateur, deux hommes qui soient mieux renseignés que le président de la banque de Montréal et le président de la banque Royale; cependant, ces deux grands financiers condamnent la création d'une marine marchande de l'Etat; ils affirment que cette entreprise est imprudente et qu'à la longue elle sera désastreuse et pour le pays et pour le Gouvernement.

Je n'ai pas ici les mots du président de la banque de Montréal non plus que ceux du président de la banque Royale, mais je les ai lus. Ces messieurs étaient trop bien informés.

Je parle aujourd'hui avec un certain sentiment d'orgueil, car je me souviens des protestations violentes avec lesquelles les membres de la droite m'accueillirent lors d'un débat qui eut lieu dans cette Chambre juste un an avant l'élection, sur quelques-unes des lignes d'embranchement du réseau des voies ferrées du Nord-Canadien parce que je m'étais permis de dire que, suivant moi, la nationalisation des chemins de fer serait désastreuse au pays, et je me rappelle la leçon que me fit alors le ministre des Finances de l'époque. Qui avait raison, monsieur l'Orateur, et qui avait tort? Cette nationalisation ou

des chemins de fer ou de la marine marchande est une faute, pour ne pas dire un crime, et elle a mis le Canada dans une véritable impasse. Le pays s'aperçoit que, pour la satisfaction d'un caprice, l'Etat a sacrifié ses meilleurs intérêts. Je ne crains pas, monsieur l'Orateur, d'émettre aujourd'hui la même opinion qu'il y a deux ans, surtout après les aveux faits cet après-midi par le ministre de la Marine, et le désappointement qu'il exprime. S'il pouvait nous dire sincèrement ce qu'il en pense, s'il pouvait nous dire ce que dans son for intérieur il pense de la politique du Gouvernement à l'égard des chemins de fer, je suis sûr qu'à mon exemple, il condamnerait le Gouvernement et ses collègues pour le crime qu'ils ont perpétré contre le Canada.

Nous aurons plus tard l'occasion de discuter le programme du Gouvernement à l'égard de la marine marchande. Pour aujourd'hui, je me contente de dire que si, en 1918, j'ai soutenu le programme de mon honorable ami, c'est parce qu'alors le Canada était en guerre, c'est parce que la mère patrie nous sollicitait de lui venir en aide à la suite de la destruction de tant de ses navires dans la mer du Nord et ailleurs en conséquence des assauts que lui faisaient les sous-marins de l'ennemi. Je ne me suis engagé à défendre aucune politique tendant à la création d'une marine marchande possédée par l'Etat. Je dis, au contraire, que mon honorable ami aurait dû faire trève à l'exécution de son programme immédiatement après l'armistice, puisque, étant dans les affaires, il doit avoir su que de ce moment, les navires deviendraient disponibles à moitié prix aux Etats-Unis, en France, et même en Angleterre.

Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries se plaint que le monde des affaires n'a pas apprécié comme il convenait l'importance de cette flotte. Il se plaint à cet égard des négociants; mais, monsieur l'Orateur, la marine marchande n'a pas été établie que pour les négociants. Elle l'a été pour le peuple en général, pour le cultivateur, le mineur, le pêcheur, tout autant que pour le manufacturier.

Mon honorable ami dit avoir pensé que ce serait un moyen d'accroître le commerce d'exportation du Canada. Il va être certainement obligé de modifier ses opinions en matière de tarif s'il pense qu'en haussant les droits outre mesure, il va pouvoir créer un commerce d'exportation. Il le pourra s'il invite le monde en général à faire commerce avec le Canada, mais, s'il joint à cette invitation une hausse telle des droits de douane qu'il empêche tout commerce avec ce pays, je crains beaucoup que ses espérances n'éprouvent un échec.

Je le dirai une fois de plus, monsieur l'Orateur, je suis heureux de ce que l'on ait construit ces navires au Canada, mais, et je le répète aussi, l'honorable ministre aurait dû suspendre toute construction dès après l'armistice. Nous avons en effet appris à John Bull que Jack Canuck est en état de se suffire. Selon que mon honorable ami s'en souviendra, le premier ministre de l'époque nous disait en 1913, avec solennité, avoir reçu du très honorable Winston Churchill une communication lui disant que le Canada ne pouvait construire de vaisseaux et qu'il devait s'en remettre de ce soin à la mère patrie. Quoique la chose nous ait coûté des millions, nous avons, du moins, monsieur l'Orateur, cette satisfaction d'avoir pu démontrer au très honorable Winston Churchill que le Canada peut bâtir des vaisseaux.

M. BRISTOL: J'ai donné quelque attention à l'affaire que l'on discute en ce moment. J'ai prêté une oreille fort attentive aux observations et aux critiques que l'on adresse à cet égard au ministre de la Marine (M. Ballantyne). Les objections que l'on formule paraissent être que d'abord la marine marchande n'aurait jamais dû être construite—et c'est là, je crois, l'opinion du représentant de Red-Deer (M. Clark)—ensuite, qu'il aurait fallu, une fois l'armistice déclaré, interrompre subitement toute construction maritime, et c'est là l'idée émise par les membres de l'opposition officielle. Il n'est que raisonnable, après tout, d'examiner la situation à la lumière des circonstances qui existaient quand fut adopté cette politique. Quelle était alors la situation dans le monde entier?

Que demandait le monde entier? Que tout pays associé aux alliés bâtit des vaisseaux. Et non seulement cette demande était-elle persistante mais les conditions en Angleterre démontraient l'urgence impérieuse de navires. Non seulement la mère patrie construisait tous les vaisseaux que ses chantiers pouvaient construire, mais elle épuisait tous les moyens d'en avoir de l'Europe continentale et elle dépensait aux mêmes fins au Canada des millions qui, je crois, lui étaient prêtés par le peuple canadien, tant celui-ci tenait à la cons-

truction de ces vaisseaux à cause du péril sous-marin. Le ministre, appuyé pour ainsi dire par toute la population de ce pays, mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) excepté, a pensé qu'il n'était que juste pour le Canada d'assumer ce fardeau en employant son propre argent à la construction de navires, au lieu de laisser l'Angleterre emprunter au Canada pour y construire des vaisseaux. Que faisait-on aux Etats-Unis? Là, on requisitionnait tous les chantiers maritimes appartenant aux particuliers. L'on s'emparait d'au moins six grands chantiers de construction maritime, je suppose, et l'on dépensait des milliards de dollars pour la construction de vaisseaux pendant que le Canada faisait son modeste effort dans le même sens. Le fait est que pas un seul pays du monde doutait que la construction maritime ne fut le meilleur placement possible, et c'était à qui en construirait le plus. Dans tous les pays, à ce moment-là, la conviction populaire considérait que la construction des navires était non seulement de bonne politique au point de vue de la guerre, mais qu'elle le deviendrait aussi au point de vue des affaires. Il n'y avait pas une nation qui ne voulait pas construire des navires et les Etats-Unis plus que toute autre. Le gouvernement américain s'appropria les commandes des lignes Cunard et White Star parce que, disait-il, les Etats-Unis avaient besoin de navire. Comparé à ce que le Gouvernement a fait, le piètre effort du Canada n'est que bagatelle; et comme je l'ai fait remarquer, tout le monde civilisé dans ce temps-là croyait que la meilleure chose à faire c'était de construire des navires. Telle était la conviction générale, excepté de mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) qui est opposé à la construction de navires au Canada, parce qu'il ne la croit pas possible autrement qu'avec un tarif protecteur.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami me permettra de lui faire remarquer que je n'ai jamais dit, publiquement ou privément, quoi que ce soit qui pût être interprété dans le sens protectionniste.

M. BRISTOL: Mon honorable ami ne me comprend pas. J'ai attribué son opposition à la construction maritime en Canada à sa conviction qu'elle ne peut se faire aussi bon marché ici qu'en Angleterre, à cause du tarif protecteur. Nous savons tous cela, et ce fut l'une des raisons qui, l'an dernier, déterminèrent le Gouvernement à se faire autoriser par la loi des constructions maritimes à prêter de l'argent pour la construction des navires en ce pays. Mais ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que la folie des constructions maritimes avait gagné le monde et que cette folie n'a atteint le Canada qu'au moindre degré.

M. LAPOINTE: Folie est le mot.

M. BRISTOL: Il n'y avait personne qui ne crût pas que c'était une bonne politique, et nécessaire pour répondre aux besoins du moment.

Maintenant, quelle était la position lors de l'armistice? Les chantiers de construction maritime du pays travaillaient jour et nuit pour le Gouvernement. Certains de ces chantiers n'auraient jamais été établis sans notre politique de marine marchande d'Etat, adoptée durant la guerre. Il y avait environ 250 millions de dollars d'engagés dans cette industrie, et 250,000 hommes y travaillant directement ou indirectement, sans compter 50,000 autres qui y trouvaient directement leur subsistance. Que devait faire le Gouvernement? Devait-il révoquer soudainement tous les contrats et faire de tous ces hommes une armée de chômeurs répandue dans tout le pays? Dans mon humble opinion, cela eut été désastreux et contraire à l'intérêt bien entendu du pays.

Il est étrange que nous entendions aujourd'hui pour la première fois cette étonnante critique de tout le projet et les suggestions au sujet de ce qui aurait dû être fait à cette époque. J'imagine que c'est un cas de prévision et de retrospection; il est surprenant combien sage l'on peut devenir après le fait.

Nos honorables amis prétendent que ces vaisseaux ne valent que la moitié de ce qu'ils coûtent. Eh bien, j'ose dire que si nos navires ne valent que la moitié de leur coût primitif, les navires construits par les Etats-Unis valent probablement deux tiers de moins que leur coût de construction. Nos navires ont coûté beaucoup moins que ceux des Etats-Unis où le prix moyen fut de quelque chose comme 300 dollars tandis que les nôtres n'ont coûté que 185 dollars par tonne capacité.

Non seulement nous avons construit de meilleurs vaisseaux que ceux que l'on construisait aux Etats-Unis, mais nous les avons construits beaucoup plus économiquement. Nos voisins du Sud se trouvaient dans les mêmes conditions que nous relativement à la construction; cependant, la situation était pire au Canada parce qu'il nous a fallu importer pendant longtemps

des plaques des Etats-Unis, jusqu'à ce que le ministre eut décidé d'établir une laminerie au pays, ce qui nous a permis de fabriquer toutes les parties des vaisseaux sans dépendre de la république voisine. Avant l'adoption de cette mesure, il nous fallait attendre le bon plaisir des Etats-Unis pour obtenir des plaques.

Mes honorables amis se plaignent que quelques vaisseaux ne rapportent pas de bénéfices à l'heure présente; ils disent que nos vaisseaux restent à l'ancre. Eh bien, il en est d'autres qui sont dans le même cas; les vaisseaux d'Angleterre et de tous les autres pays le sont en grande partie. A entendre ces députés parler des vaisseaux qui sont retenus au Canada, on croirait que le commerce n'est pas paralysé depuis le mois de novembre dernier, que la situation en France et en Allemagne est parfaitement établie et que la paix règne dans toute la Russie. A entendre les reproches auxquels le ministre est en butte parce que les vaisseaux de l'Etat sont immobilisés, on supposerait que la situation est normale dans tous les pays à l'exception du Canada.

Cette idée est absurde, car chacun sait que le commerce est stagnant, pour ainsi dire, dans le monde entier, et que les navires anglais, tout bons qu'ils sont—bien qu'ils ne soient pas meilleurs que ceux que nous construisons—sont à l'ancre comme les navires canadiens. Nul ne saurait raisonnablement s'attendre que la navigation revienne à l'état où elle se trouvait avant la guerre tant que nos chemins de fer et ceux des Etats-Unis ne seront pas sur un pieds stable, tant que le change n'aura pas repris son équilibre, tant que le commerce ne sera pas redevenu normal et que la situation ne se sera pas stabilisée en Allemagne, en Russie et ailleurs.

Mes honorables amis seraient d'un bien plus grand secours au pays s'ils émettaient un projet patriotique de nature à améliorer la situation actuelle de voies ferrées de la navigation au Canada, au lieu de faire une œuvre de destruction en reprochant au ministre un état de choses comparable à celui qui existe dans d'autres pays. Autre chose est de construire des vaisseaux et autre chose de les mettre en service plus tard, et ce sujet offre un libre champ à la discussion. Cependant, c'est faire œuvre futile et gaspiller le temps que de remonter en arrière pour examiner à quelle date le Gouvernement aurait dû mettre fin à son programme de construction maritime, et pour reprocher au ministère l'immobilisation de quelques vaisseaux de l'Etat, lorsque la même situation existe dans le monde entier.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): En consignant aujourd'hui dans le hansard cet exposé de la situation, le ministère avait l'intention de permettre à la députation de se familiariser avec les détails de la mise en service des vaisseaux, afin qu'elle puisse plus tard discuter intelligemment à la lumière des calculs qui lui étaient présentés la politique générale de l'administration ou le budget ayant trait à cette politique. Il a profité du moment où la Chambre était invitée à discuter les subsides pour permettre aux députés, si tel était leur désir, surtout au chef de l'opposition, de faire des commentaires comme il s'en fait parfois lors de ces exposés de situation. Je ne crois pas que la présence ou l'absence d'une partie de la députation puisse influer sur la question. Notre intention était de permettre aux députés de lire le texte des déclarations du ministre parce que ce n'est que de cette manière qu'ils peuvent avoir une connaissance complète et circonstanciée de la situation véritable. Le jour choisi convenait donc très bien à l'accomplissement de ce dessein. Je regrette que les événements aient prouvé que l'opposition s'attendait à un tableau lugubre, tandis que, en réalité, l'exposé du ministre de la Marine révèle toute autre chose qu'une situation désastreuse—bien que celle-ci ne soit peut-être pas aussi rose que plusieurs d'entre nous l'espéraient lorsque le programme a été formulé, et qu'elle ne soit certainement pas aussi rose qu'ils avaient de justes motifs de s'y attendre à ce moment-là, tout en étant en somme bonne et satisfaisante, surtout si on la compare à ce qui s'est passé en d'autres pays, sans en excepter la Grande-Bretagne elle-même. De fait, aucun pays ne peut aujourd'hui montrer des résultats aussi louables que le Canada relativement à la construction et à la mise en service des vaisseaux depuis le temps que nous nous sommes lancés dans ces entreprises. Il importe et c'est un devoir envers la Chambre de lui fournir l'occasion d'étudier les détails de l'exploitation en parcourant l'exposé publié dans le hansard; autrement, elle pourrait aisément commettre des erreurs comme celles dont nous avons eu plusieurs exemples cet après-midi.

La lecture du hansard est chose excellente dont je conseille la pratique aux députés de la gauche et plus particulièrement, s'il m'est permis de préciser, à mon honorable ami de Maisonneuve. Si ce der-

nier daignait passer une ou deux soirées à lire quelques-unes des meilleures pages du hansard—surtout les discours qu'il a prononcés dans les circonstances où le budget de la marine marchande est venu en discussion—il reviendrait à la Chambre mieux préparé pour la discussion de ces matières, et cela le garderait à jamais de faire un discours du genre de celui qu'il a prononcé cette après-midi. Je me rappelle que mon honorable ami s'est mis en frais d'éloquence non seulement pour louer le lancement du programme de construction navale, mais aussi pour signifier son approbation de toutes les mesures subséquemment prises en vue de la réalisation de ce programme, soit,—d'après mes souvenirs que je crois très certains,—à venir jusqu'à il y a un an.

En réalité, l'on n'a entrepris la construction d'aucun navire—c'est-à-dire fait aucun marché ni contracté le moindre engagement au sujet de la construction de navires—pendant la période de temps, soit les seize mois au cours desquels, dit-il, nous aurions dû savoir qu'il valait mieux ne pas construire d'autres navires. L'honorable député prétend-il qu'à la signature de l'armistice, le 11 novembre, nous aurions dû jeter à l'eau le navire dont la construction était alors commencée et peut-être au trois quarts terminée? A l'origine, mon honorable ami et ses collègues de la gauche n'ont-ils accordé leur appui à ce programme pour l'unique raison que c'était un programme de guerre? S'il en est ainsi, mes souvenirs sont bien peu fidèles. Nous avons appuyé ce programme parce que notre commerce avait besoin de navires. A la vérité, il nous fallait des navires pour les besoins de notre commerce pendant la durée de la guerre; mais ceux qui servaient au commerce canadien, au commerce mondial avaient été coulés par les sous-marins, et il nous en fallait d'autres pour le lendemain aussi bien que pour la durée de la guerre. On savait qu'une fois la paix conclue les navires marchands seraient fort rares; aussi a-t-on vu les divers pays s'efforcer à qui mieux mieux de parer à cette disette et de faire bénéficier sa population de l'industrie qu'un tel effort devait faire naître. Si le rôle que le Canada a joué à cet égard n'est pas aussi considérable que celui d'autes nations plus puissantes, il n'en est pas moins honorable. Les bâtiments que l'on a construits sont dignes de notre pays, et les marchés auxquels ils ont donné lieu font honneur au ministère de la Marine au lieu de le discréditer. Nous sommes aujourd'hui en possession de navires dont la construction ne donne lieu à aucune plainte sérieuse. De ce côté-là surtout, notre expérience supporte très avantageusement la comparaison avec celle d'autres nations.

L'honorable député (M. Lemieux) a tenté de tirer parti de ce que le ministre de la Marine a dit de l'accès que le Parlement a à tous les documents, correspondance et papiers ayant trait à la construction de ces navires. . .

L'hon. M. LEMIEUX: Aux dépêches également.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sans doute; les dépêches font partie de la correspondance. L'honorable député a fait mine de voir dans cette déclaration le désaveu de l'attitude que le Gouvernement prenait l'autre jour au sujet des documents et papiers relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens aussi bien qu'à celle de notre marine marchande; il a fait mine de voir en cela la contradiction de ce que le Gouvernement professait en cette circonstance-là. Son imagination l'a même amené à la conclusion que cette contradiction est attribuable aux dictées de la *Gazette* et des financiers de Montréal, qui auraient fait savoir au Gouvernement que son attitude sur la question de la correspondance et sur celle de l'exploitation est tout à fait erronée et qu'il lui faudrait sans plus tarder faire volte-face complète. L'honorable député a l'imagination très fertile et je lui en fais mon compliment; mais il n'a pas l'oreille aussi bonne. Voici ce que le ministre de la Marine a dit—il avait eu soin de rédiger des notes qu'il avait à ce moment-là sous les yeux:

> En ma qualité de ministre entièrement responsable du programme, j'ai encore un autre sujet de contentement: c'est que tous les marchés qui ont été passés, toutes les factures acquittées et toute la correspondance—lettres et dépêches—qui s'est échangée entre le ministère et les entrepreneurs sont entièrement à la disposition de tout membre de la Chambre désireux d'obtenir de plus complets renseignements.

Or, chacune de ces paroles est entièrement d'accord avec ce que j'ai moi-même dit en exposant l'attitude du Gouvernement à l'égard des chemins de fer nationaux. Toute correspondance échangée avec un ministère sur tout sujet est à la disposition de la Chambre. Il en a toujours été ainsi; il en est encore de même aujourd'hui. Qu'un ministère se fasse constructeur de voitures de chemins de fer, de rails ou de n'importe quoi, tout ce qui aurait trait aux travaux de ce ministère, tout correspondance entre ce ministère et l'entrepreneur ou qui que ce soit, tout serait accessible

et devrait, sur l'ordre de la Chambre, être déposé ici.

Cela est vrai quant à la construction des navires. Mais en quoi cette vérité s'applique-t-elle à la mise en service des navires ou de voies ferrées par une grande compagnie? Voilà quelque chose d'absolument différent.

L'hon. M. LEMIEUX: Les Canadiens ne sont-ils pas les actionnaires de l'entreprise?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous le savons tous, mais la différence est la même que je signalais l'autre jour, et je sais que j'ai convaincu l'honorable député que le terrain que le ministre de la Marine a choisi est celui sur lequel je me tiens moi-même. Mon honorable ami soutient qu'il n'existe pas de différence lorsque les vaisseaux ou les chemins de fer sont exploités par une grande compagnie. Eh bien, la Chambre est d'avis qu'il y en a une grande. Elle a décidé d'une façon très catégorique que nous devions user de beaucoup de prudence avant de dire quelle partie de la correspondance et quels détails de l'exploitation doivent être dévoilés tous les jours au parlement pour assurer le succès de la mise en service de notre marine marchande ou de nos voies ferrées.

Pour obtenir un homme assez important et assez habile pour se charger de la tâche formidable de leur exploitation, le parlement doit agir avec une grande prudence lorsqu'il s'agit de dire quelle partie de ses démarches sera dévoilée de jour en jour à un rival. Voilà le principe que j'ai alors voulu poser et que je défends aujourd'hui; et la déclaration du ministre de la Marine n'en dévie aucunement. L'honorable député dit que c'est regrettable. Cela est regrettable parce que la moitié de son discours ne repose plus sur rien.

Le représentant de Maisonneuve a fait d'autres assertions que je tiens beaucoup à relever. Avant de le faire, qu'il me soit permis de parler des jérémiades du député de Red-Deer (M. Clark). Je reconnais volontiers qu'il est logique dans son attitude à l'égard de tout le programme de construction maritime du Dominion. Il n'y a pas de reproche à lui faire à ce sujet. Cependant, lorsqu'il dit que le pays est aujourd'hui dans une situation financière calamiteuse et que les embarras que nous cause notre marine marchande sont presque aussi grands que les ennuis que nous fait éprouver l'état de nos voies ferrées, je crains qu'il n'exagère un malheur qu'il redoute depuis quelques années. Nos vaisseaux, dit-il, valent peu de chose. Eh bien, ils rapportent au moins un joli denier en sus des frais d'exploitation, et c'est un résultat qu'on ne saurait obtenir des trains qui circulent sur le Transcontinental ou sur le Grand-Tronc-Pacifique. Ces vaisseaux gagnent au moins un million et quelques dollars de plus que les frais d'exploitation et, après avoir tenu compte de la dépréciation et de tout ce qui doit être prévu, ils sont en mesure de payer un faible pour-cent sur la mise de fonds, bien qu'ils aient été construits—et leur construction s'imposait—à une époque où leur prix était nécessairement anormal. Certes, ce n'est pas là une situation absolument désastreuse. Il vaudrait mieux qu'ils fussent en état de payer un plus fort tantième d'intérêt; mais, vu que leur construction était indispensable et qu'elle a été commencée à une époque où le prix en était nécessairement élevé—en ne perdant pas de vue ces deux facteurs sur lesquels reposent toute l'affaire dont nous nous occupons—les résultats qu'accuse l'exposé de situation du ministre de la Marine ne justifient pas des doléances larmoyantes.

Nous pouvons faire face à la situation où se trouve notre marine marchande; nous pouvons aussi faire face à la situation causée par la construction prématurée et coûteuse de nos chemins de fer en un temps où cette construction n'était point nécessaire. Nous pouvons faire face à ces deux situations, parce que notre pays est fort et robuste. Cependant, mis en présence de ses deux situations, ne les traitons pas comme si elles étaient comparables. L'une ne peut être envisagée qu'avec la satisfaction de nous être lancés dans une grande entreprise et de l'avoir menée à bonne fin sans que nous ayons eu un grand motif de mécontentement; mais l'autre ne saurait être envisagée sans un sentiment de regret salutaire et sans mélange.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, je n'entreprendrai pas de suivre mon très honorable ami (M. Meighen) dans ses dissertations sur la marine marchande du Canada parce que je tombe d'accord avec lui lorsqu'il déclare qu'il est évidemment à désirer que nous ayons sous les yeux pour les examiner attentivement tous les faits et les calculs que renferme l'exposé que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne)

nous a fait cet après-midi, afin de pouvoir le discuter d'une façon intelligente. Le sujet couvre un champ trop vaste pour qu'on le traite au pied levé; il ne cède le pas qu'au problème inquiétant des chemins de fer dont nous avons été saisis l'autre jour, et il est indispensable d'en connaître tous les détails avant que le public puisse bien on comprendre la signification, je pourrais dire la lamentable signification.

Mais, monsieur l'Orateur, il y a une remarque de mon honorable ami à laquelle je veux m'arrêter, et c'est celle qui se rapporte à la déclaration du ministre de la Marine à propos de son empressement à fournir au parlement les renseignements concernant la marine marchande de l'Etat. Je ne crois pas qu'en nous indiquant le sens qu'il fallait attribuer à la déclaration du ministre de la Marine, mon très honorable ami ait renforcé sa position ou celle du Gouvernement. Si je comprends bien, le très honorable ministre distingue entre donner au parlement des renseignements sous forme de correspondance avec le département et donner une information concernant l'administration d'une grande entreprise publique lorsque cette administration est dirigée par une soi-disant corporation fantôme. Lorsque le Gouvernement En d'autres termes, pour autant qu'il s'agit de nos chemins de fer, le Gouvernement a formé, pour fins de direction et d'administration, ce que j'appellerais une corporation fantôme. Lorsque le Gouvernement trouve son avantage à refuser de renseigner le public, on nous dit que ces renseignements font partie de l'information que seule cette corporation-fantôme connaît et possède. La seule information dont le parlement pourra prendre connaissance est celle de la correspondance courante échangée avec le sous-ministre ou peut-être le ministre même du département.

Maintenant on nous dit que le Gouvernement se propose de faire exactement de même au sujet de la marine marchande de l'Etat. Voici une autre entreprise colossale comportant une dépense de millions de dollars de l'argent du peuple, et, cependant, lorsqu'il faut rendre compte de cette dépense au public on lui dit qu'il n'aura aucun renseignement aussi longtemps que le Gouvernement pourra dire que l'entreprise est exploitée par une corporation que le Gouvernement lui-même a créée. Que mon très honorable ami me permette de lui dire que le peuple le tiendra lui et son Gouvernement responsables de chaque centin des fonds publics, qu'il soit dépensé par le ministre directement responsable du département ou par toute autre corporation ou instrument que le ministère pourra créer en vue de lui substituer ses pouvoirs administratifs. Le public doit payer les comptes sous forme de lourds impôts dont on le grève; impôt qui dans le seul cas des chemins de fer s'élève à 169 millions de dollars, d'après la demande de crédits déposée pour la présente année; impôts s'élevant à plusieurs millions de piastres pour cette marine marchande, d'après l'exposé que le ministre vient de faire à cette Chambre. Il est impossible de croire que le peuple canadien consentira à payer pour l'exploitation de ces entreprises, les sommes énormes qu'on lui demande de fournir par l'impôt, et à subir en silence le refus du Gouvernement de leur dire comment cet argent a été dépensé.

[L'hon. Mackenzie King.]

INTERPELLATION RELATIVE À LA DÉMISSION DE SIR HERBERT AMES, DÉPUTÉ DE SAINT-ANTOINE

L'hon. MACKENZIE KING: Ce point, monsieur l'Orateur, est la seul auquel je désire m'arrêter pour le moment, au sujet de la marine marchande, parce que mon intention est de passer à un autre sujet d'importance encore plus grande et se rattachant à toutes les questions qui seront probablement discutées devant le parlement;—je veux dire, le droit souverain du peuple d'être représenté au parlement.

Cet après-midi on a nié aux représentants du peuple dans cette Chambre le droit d'être renseignés sur les questions d'intérêt public qui engagent dans d'énormes dépenses de fonds publics. Je veux démontrer que le Gouvernement nie au peuple un autre de ses droits essentiels. Je devrais dire le premier des droits politiques du peuple sous le régime des institutions parlementaires britanniques à savoir: le droit d'être représenté au parlement par des députés de son choix. Ce droit de représentation comporte le droit du peuple de participer à la confection de ses propres lois et à la disposition de l'impôt.

Deux axiomes politiques bien connues résument ces deux droits: le Gouvernement ne peut être exercé que du consentement des gouvernés, et pas d'impôts sans représentation. Puis-je dire à mon très honorable ami que son attitude et celle de son Gouvernement au sujet des vacances qui existent actuellement dans la représentation sont en opposition directe à ces deux principes et aux droits essentiels du peuple de ce pays. La représentation dans cette Chambre compte actuellement pas

moins de six vacances. Voici la liste des comtés qui ne sont pas représentés dans cette Chambre actuellement et la date à laquelle s'est produite la vacance.

1. Yamaska (Québec), 25 décembre 1920.
2. York-Sunbury (N.-B.), 7 janvier 1921.
3. Medicine-Hat (Alb.), 21 janvier 1921.
4. Saint-Antoine (Montréal), 14 février 1921.
5. York-Ouest (Ont.), 20 février 1921.
6. Leeds (Ont.), 9 juillet 1920.

J'ai raison, je pense, de supposer que la vacance dans la division électorale de Leeds au sujet de laquelle on n'a pas donné de date précise au public, serait celle du 9 juillet 1920, date du décret du conseil d'après lequel le député siégeant pour ce comté a assumé une fonction rétribuée par la couronne. Cela signifie, monsieur l'Orateur, qu'on refuse à six divisions électorales, au moins, le droit d'être représentées à ce Parlement. D'après la nature des réponses que les ministres ont données lorsqu'on les a questionnés à propos de ces vacances, on a le droit de prétendre que le ministère a certainement l'intention d'adopter à leur égard l'attitude qu'il a prise au sujet des vacances, à la dernière session du Parlement. Cette attitude fut, dans les cas où il s'agissait, avant tout, d'avoir égard aux droits du peuple, de n'en tenir aucun compte; mais dans les cas où le Gouvernement pourrait de cette manière atteindre ses fins politiques, d'agir avec toute la promptitude possible. Puis-je appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'à la dernière session du Parlement, le comté d'Elgin-Est n'a pas eu de représentant, bien qu'il y eût eu un intervalle d'environ neuf mois entre le jour où la vacance s'était produite et celui où elle fut remplie? Qu'on me permettre d'établir le contraste entre ce cas et celui de deux autres vacances qui furent créées par le Gouvernement lui-même pour ses propres fins, et le temps qui s'écoula entre le jour de la création de ces vacances et celui où elles furent remplies. La vacance dans Elgin-Est se produisit, le 17 février 1920; elle n'a été remplie que le 22 novembre 1920. Dans l'intervalle se tint une session du Parlement. Voici le point que je demanderais aux honorables députés de noter particulièrement: que la vacance s'est produite avant la rentrée des Chambres et qu'elle n'a été remplie qu'après la session terminée, de sorte que durant toute celle-ci les électeurs d'Elgin-Est n'ont pas été représentés dans cette Chambre. Mais prenons les autres vacances qui se sont produites dans la ville de Saint-Jean et les comtés de Saint-Jean-et-Albert, de Colchester (N.-E.); le Gouvernement a lui-même créé deux vacances, le 16 juillet 1920, en nommant deux ministres qui durant, cela va sans dire, abandonner leurs sièges dans cette Chambre. Or, ces deux vacances se sont produites, le 16 juillet; elles ont été remplies, le 20 septembre, en moins de deux mois, bien que le Parlement ne fût pas en session alors. Autrement dit, lorsque cela a servi les fins politiques du Gouvernement, celui-ci s'est montré actif et disposé à voir à ce que la représentation fût complète, en tant qu'il s'est agi de la Chambre des communes; mais lorsqu'il n'y a pas trouvé d'avantage politique, mais qu'il s'est agi plutôt du droit du peuple à être représenté à cette Chambre, le ministère a toujours été prêt à méconnaître complètement le droit fondamental qu'ont les électeurs à la représentation.

Monsieur l'Orateur, il semble que le Gouvernement se propose, dans le cas des six divisions électorales que je viens de mentionner d'adopter une attitude qui ressemble grandement à celle qu'il a adoptée, dans le cas de la division d'Elgin-Est; en d'autres termes, à moins que la Chambre des communes ne soit prête à exprimer son avis, dans des termes formels, que chaque division électorale du Canada devrait être représentée dans ce Parlement, le plus tôt possible, le Gouvernement en toute probabilité agira de telle façon qu'il privera les électeurs de ces six divisions de toute représentation au cours de la présente session du Parlement.

Mon très honorable ami peut dire que d'après une loi que ce Parlement a adoptée, le 10 novembre 1919, le Gouvernement a six mois, après qu'une vacance s'est produite, pour convoquer les électeurs de cette circonscription. J'appellerai l'attention de mon très honorable ami sur la rédaction de cette loi. Il constatera qu'on ne l'a pas rédigée dans le but principalement d'accorder au Gouvernement un délai de six mois; on l'a redigée plutôt dans l'intention de restreindre l'intervalle durant lequel le Gouvernement pourrait refuser aux électeurs toute représentation. On trouvera cette loi dans les statuts de 1919, seconde session. Elle forme le chapitre 18, 10 George V, article 1. 11A. Je cite:

> Advenant une vacance, il doit être émis un bref dans les six mois qui suivent la réception par le greffier de la Couronne en chancellerie du mandat d'émission d'un nouveau bref d'élection d'un député à la Chambre des communes.

Remarquez, monsieur l'Orateur, qu'il est dit: dans un délai de six mois. Voilà la

limite de temps imposée au Gouvernement; mais, comme l'ont démontré tant de débats précédents, ce qui importe, c'est l'esprit plutôt que la lettre de la loi. Or, dans ce cas, on a voulu que le Gouvernement ne puisse pas refuser à des circonscriptions électorales la représentation à laquelle elles ont justement droit. Je prétends que dans cette question de mandats vacants, le devoir du Gouvernement est de veiller autant que possible à ce que toutes les circonscriptions soient dûment représentées.

J'ai encore ceci à dire au sujet de l'attitude du premier ministre dans cette question des élections partielles. Les députés, comme le public, ont le droit de s'attendre, quand il s'agit de questions d'une si haute importance publique, à autre chose que de la courtoisie pure et simple de la part d'un dignitaire aussi élevé que le premier ministre. En lisant les réponses faites par mon très honorable ami aux questions qui lui ont été posées au sujet des mandats parlementaires, on ne peut pas s'empêcher de les trouver quelque peu cavalières, pour ne pas dire plus. Je citerai entre autres la réponse qu'il a faite à une question qui lui avait été posée le 3 mars. Je croyais lui avoir adressé une demande juste et polie quand j'ai prié le Gouvernement de nous dire si, à son avis, l'honorable député de Leeds n'avait pas perdu son mandat en acceptant un poste dans le conseil d'arbitrage chargé d'évaluer l'actif du chemin de fer du Grand-Tronc. Ce n'était pas un renseignement personnel que je demandais. En ma qualité de représentant du peuple, je voulais avoir une déclaration du Gouvernement sur un point que je considère très important, et le premier ministre aurait dû me répondre en conséquence. Qu'a-t-il dit? On trouvera la réponse à la page 513 de l'édition du 3 mars du compte rendu officiel des débats. La voici:

Le très hon. Arthur Meighen (premier ministre): Le Gouvernement n'a pas l'habitude de donner des opinions juridiques devant la Chambre. Si l'honorable député veut bien inscrire sa question au Feuilleton ainsi qu'il est d'usage, il recevra une réponse.

Je dois dire que j'ai effectivement déposé une proposition à ce sujet. Elle était ainsi conçue:

Copie d'un décret du conseil du 9 juillet 1920, nommant l'honorable sir Thomas White arbitre estimateur du fond de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc; de tous décrets subséquents du conseil relativement à cette nomination; et de toute correspondance que le Gouvernement a échangée avec l'honorable sir Thomas White à ce sujet.

Bien que cette proposition ait été adoptée le 10 mars, aujourd'hui, le 29, nous n'avons

[L'hon. Mackenzie King.]

pas encore pu nous procurer les documents en question. Les députés attendent du Gouvernement un peu plus de courtoisie à l'égard du Parlement. Je regrette de dire cela, mais on m'y force.

A part du ton cavalier donné à ses réponses, le premier ministre a manqué de franchise. Pourtant s'il est une chose que la nation attend de son premier citoyen, c'est bien une franchise et une sincérité absolue dans toute chose publique. A ce propos, que l'on me permette de citer les réponses données par mon très honorable ami au sujet de la démission de l'honorable député de Saint-Antoine (sir Herbert Ames). Le 3 mars, je posais la question suivante:

L'hon. Mackenzie King: Le premier ministre sait-il que le représentant de Saint-Antoine (sir Herbert Ames) a déclaré au public qu'il avait démissionné? Mon honorable ami ou un autre membre du ministère a-t-il appris de l'honorable député qu'il avait le désir ou le dessein de renoncer à son mandat?

Le très hon. Arthur Meighen (premier ministre): Je n'ai vu aucune déclaration publique faite par le représentant de Saint-Antoine ou en son nom; je n'ai pas non plus reçu de communication dont je puisse faire part à la Chambre.

En scrutant minutieusement le texte de cette réponse on peut évidemment prétendre comme le fera probablement mon très honorable ami, qu'il exprimait la vérité en disant qu'il n'avait vu aucune déclaration publique ni reçu aucune communication dont il pût saisir la Chambre.

Mais, à l'époque où cette déclaration a été faite, l'impression qu'elle donnait à la Chambre et au peuple c'était que mon très honorable ami ignorait que le député de Saint-Antoine ait donné sa démission. Si mon très honorable ami n'ignorait pas ce fait il devait, comme premier ministre du pays, répondre ouvertement et franchement par une déclaration formulée à la Chambre et dire que l'honorable député avait donné sa démission.

Mais, permettez-moi d'attirer l'attention de mon très honorable ami et de la Chambre sur ce qui s'est passé en réalité. La réponse de mon très honorable ami que je viens de lire a été faite le 3 mars 1921. Le 17 mars, vous, monsieur l'Orateur, avez présenté à la Chambre la déclaration du représentant de Saint-Antoine touchant sa démission. Quelle ne fut pas la surprise de la Chambre en apprenant que cette démission était datée du 14 février 1921. Voici les termes de la déclaration:

A l'honorable Orateur de la Chambre des communes:

Je, Herbert B. Ames, représentant à la Chambre des communes du district électoral de

Saint-Antoine (Montréal), remets par les présentes mon mandat de député à ladite Chambre des communes pour la circonscription susdite.

Donnée sous ma signature et mon sceau à Ottawa, ce quatorzième jour de février de l'an de grâce 1921.

HERBERT B. AMES.

Témoins:
W. S. Middlebro.
Howard P. Whidden.

Comme le sait fort bien la Chambre l'honorable député de Grey-Nord (M. Middlebro) est le whip en chef du parti conservateur. On ne saurait concevoir que le whip en chef du parti ait eu ce renseignement en sa possession et ne l'ait pas fait savoir d'une manière ou d'une autre au premier ministre. Et si l'honorable premier ministre savait que cette démission était entre les mains du whip en chef il aurait dû répondre avec franchise quand on l'a questionné au sujet de la démission du député de Saint-Antoine. C'est une chose qu'il devait au Parlement. Permettez-moi cependant d'appeler l'attention de la Chambre sur une autre déclaration touchant cette affaire. Le 4 mars, le député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain) a posé la question suivante qu'on trouvera à la page 619 du hansard:

Par M. Casgrain:

1. Est-il vrai que le député de Saint-Antoine, (Montréal) a envoyé sa démission comme membre de la Chambre des communes?

2. Dans l'affirmative, quand monsieur l'Orateur l'a-t-il reçue?

Et l'Orateur a répondu comme suit:

M. l'Orateur: La réponse à la première question est non, et dispense par conséquent de répondre à la deuxième question.

On voit que c'est le 4 mars que vous avez répondu à cette question à la Chambre. Mon très honorable ami doit néanmoins prendre la responsabilité pour avoir permis à l'Orateur de répondre à cette question. La question a été posée au ministère; l'Orateur a fait la réponse, sans doute de la manière ordinaire, mais c'est sur cette circonstance que je désire attirer l'attention de mon très honorable ami. Il se trouvait à son siège et les autres témoins de ce document, les honorables députés de North-Grey, (M. Middlebro) et de Brandon (M. Whidden), occupaient les leurs quand l'Orateur a fait cette déclaration touchant la démission de l'honorable député de Saint-Antoine. Le 4 mars on a permis à l'Orateur de déclarer en présence de ces députés que l'honorable député de Saint-Antoine n'avait pas donné sa démission et, à ce moment-là, le whip en chef avait dans sa poche la déclaration de l'honorable député donnant sa démission et dont il avait été lui-même témoin le 14 février.

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami a fait erreur. Cette démission a été remise à l'Orateur plus tard, je suppose, et je ne l'ai pas eu entre les mains plus que deux minutes. L'honorable député de Saint-Antoine est venu un jour me trouver à mon siège à la Chambre et m'a donné cette démission en me disant: "Je pars pour l'Europe et je désire que cette démission soit reçue devant témoins; je l'enverrai plus tard". Je ne sais rien d'autre à ce sujet si ce n'est qu'elle a été envoyée plus tard. Elle était signée en blanc, c'est-à-dire que la date avait été laissée en blanc et il devait s'en servir comme bon lui plaîrait.

L'hon. M. MACKENZIE KING: A quelle date cette démission a-t-elle été remise à mon honorable ami?

M. MIDDLEBRO: J'ignore la date. Il est venu accompagné de l'honorable député de Brandon (M. Whidden) ayant ce document préparé avec la date en blanc. Nous nous en sommes portés témoins et il l'a emporté.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Ceci rend le cas pire encore. On nous déclare maintenant que le whip en chef a reçu la démission de l'honorable député de Saint-Antoine au cours de la dernière session.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Absurdité.

M. MIDDLEBRO: Elle ne m'a pas été laissée. Il est simplement venu me dire: "Je vais démissionner"—il ne m'a pas dit quand—" Voulez-vous, ainsi que le Dr Whidden, avoir l'obligeance de signer ceci." Nous nous sommes assis à une place ici et nous avons signé. Elle était en blanc. Je la lui ai rendue. C'était la propriété de l'honorable député, il pouvait en faire ce qui lui plaisait.

L'hon. MACKENZIE KING: L'honorable député voudra peut-être expliquer maintenant à la Chambre comment il se fait que le document est daté du 14 février—certifié le 14 février de la présente année.

M. MIDDLEBRO: Je suppose que l'honorable député de Saint-Antoine a parfaitement le droit de dater ce document du jour où il lui plaît.

M. LAPOINTE: Et vous d'affirmer vous-même que vous avez certifié sa signature le 14 février.

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami sait mieux. Il sait que la date était en blanc.

M. LAPOINTE: Mais elle est déclarée dans le document.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre. Je rappellerai aux honorables députés que le chef de l'opposition a la parole.

L'hon. MACKENZIE KING: Permettez-moi d'appeler l'attention de la Chambre sur ce qui est dit dans la déclaration de l'honorable député de Saint-Antoine:

Signé et scellé par moi-même à Ottawa, ce quatorzième jour de février, A.D., 1921.
Témoin: W. S. Middlebro.
Témoin: Howard P. Whidden.

Or, il y a quelque chose de faux dans cette déclaration d'après ce que mon honorable ami vient de nous dire. Ou il n'a pas certifié ce document le 14 février ou il l'a certifié. Il nous dit maintenant qu'il ne l'a pas certifié le 14 février, mais qu'il l'a certifié à la dernière session. Voici la question que je désire poser à mon honorable ami le premier ministre: Où a été le document depuis ce moment jusqu'au jour de l'ouverture du Parlement? Je dis que mon très honorable ami, quand il prendra la parole pour répondre à ce que je dis maintenant, doit à la Chambre d'éclaircir complètement ce mystère. Il le doit à sa propre réputation, à l'honneur des membres de cette Chambre et à l'honneur de l'honorable député de Saint-Antoine. Ce document est daté du 14 février. Cette date est significative. C'est le jour où le Parlement s'est ouvert et quand le Parlement s'est ouvert le 14 février, comment se fait-il que ce document signé à cette date, n'est jamais parvenu à l'Orateur, avant le 17 mars? Mon très honorable ami veut-il dire avec franchise et candeur quand il se lèvera pour parler, où se trouvait ce document dans l'intervalle? Quelqu'un doit le savoir. Le député en chef en décline toute responsabilité sur la question, mais le premier ministre ne peut pas la décliner. Il doit à sa position de dire à la Chambre où était ce document dans l'intervalle.

Puis-je encore ajouter ceci. On m'informe et j'ai tout lieu de croire que le soir du vote sur l'adresse, mon honorable ami le whip en chef du Gouvernement a cherché à pairer le député de Saint-Antoine avec un des membres de ce côté de la Chambre, malgré qu'il sut que cette démission était déjà signée par l'honorable député. J'ai demandé à mon très honorable ami le premier ministre quand j'ai soulevé cette affaire en Chambre, "qui est responsable d'avoir empêché ce document très important de vous parvenir, monsieur l'Orateur, pendant plus d'un mois, du 14 février jusqu'au 17 mars?"

[M. Lapointe.]

Le premier ministre n'a fait aucune réponse à cette question. Il l'a éludée entièrement et a borné ses remarques à des généralités relatives à ce que d'après lui a pu arriver à la démission dans l'intervalle.

(La séance de la Chambre ajournée à six heures est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance

L'hon. MACKENZIE KING: Quand la séance de la Chambre a été ajournée à six heures, nous avions discuté les différentes vacances qui existent dans cette Chambre et le manque de représentation populaire qui en dérive. Nous parlions plus particulièrement de la vacance de la circonscription électorale de Saint-Antoine, dans la ville de Montréal. Je crois exprimer les sentiments de cette Chambre en disant que nous avons fait la pénible découverte que le 3 mars, le premier ministre avait communiqué à la Chambre l'impression que le député de Saint-Antoine n'avait pas donné sa démission de membre du parlement canadien et de plus a permis que cette impression soit confirmée par vous, monsieur l'Orateur, le 4 mars en vous laissant déclarer du haut du fauteuil présidentiel, comme étant un fait absolu que la démission de sir Herbert Ames comme député de Saint-Antoine n'avait pas été présentée.

Or il est établi que pendant tout ce temps quelqu'un avait entre les mains une déclaration signée par l'honorable député de Saint-Antoine, datée à Ottawa le 14 février par laquelle sir Herbert Ames donnait officiellement sa démission de député de Saint-Antoine. Et, circonstance encore plus remarquable, c'est l'aveu qu'a fait au cours du débat qui a suivi le whip en chef du parti ministériel, à savoir qu'il a lui-même en compagnie d'un collègue, apposé sa signature comme témoin au bas de la démission de l'honorable député de Saint-Antoine, au cours de la dernière session du parlement. Ces diverses circonstances établissent donc que la démission de sir Herbert Ames est antérieure au premier juillet 1920, date de la prorogation du parlement. Or les assertions du chef de file ministériel à cet égard sont corroborées par la déclaration de sir Herbert Ames lui-même, qui a été lue au cours d'un précédent débat. Le 21 juillet 1920, sir Herbert Ames prononça un discours devant l'Empire Parliamentary Association, à Londres, sur "Les dominions et la Société des nations". Voici les paroles qu'il a prononcées:

Je reviens d'une visite hâtive au Canada. M. Balfour a parlé du double poste que j'occupais alors et que j'occupe encore pour le moment. Pendant seize ans j'ai représenté Montréal-Ouest dans la Chambre des communes du Canada. Ma démission est entre les mains de l'Orateur parce que j'ai trouvé que mes nouvelles occupations seront tout à fait suffisantes pour absorber tout mon temps et toute mon attention.

En d'autres termes, sir Herbert Ames a affirmé à Londres, le 21 juillet 1920, que sa démission était entre vos mains, monsieur l'Orateur. Mon honorable ami (M. Middlebro) affirme de son côté qu'au cours de la visite que l'ex-député de Saint-Antoine fit à Ottawa au cours de la dernière session,—c'est-à-dire avant le premier juillet—il signa sa lettre de démission en présence de deux de ses collègues. Dans les circonstances, nous avons donc le droit d'affirmer, en dépit de toutes les subtilités de langage auxquelles mes honorables amis de la droite ont recours afin d'éluder ou d'embrouiller la question en discussion, que le siège de Saint-Antoine est réellement vacant depuis le mois de juillet de l'année dernière. Or le point intéressant à élucider à cette heure, monsieur l'Orateur, ce n'est pas de savoir ce que mes honorables amis de la droite ont fait ou m'ont pas fait avec la lettre de démission que l'ex-député de Saint-Antoine a remise entre leurs mains ni de savoir si le Gouvernement, pour des raisons qui lui sont propres, a inscrit sur cette lettre une date qui est de nature à servir ses fins. Pas du tout. La seule question en discussion à l'heure qu'il est, c'est le droit inaliénable que possède la population de la division Saint-Antoine de Montréal d'être représentée au parlement. Ces gens ont été frustrés de ce droit par suite des agissements de mes honorables amis de la droite.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député affirme-t-il que la démission de l'honorable député de Saint-Antoine a été remise entre les mains de quelqu'un des ministres?

L'hon. M. MACKENZIE KING: Je laisse à mon très honorable ami la tâche d'expliquer toutes les circonstances de cette affaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Du moment que mon honorable ami refuse de porter une pareille accusation, pourquoi affirme-t-il que la population de Saint-Antoine a été frustrée de la représentation qu'elle devrait avoir ici par les agissements d'un ministre?

L'hon. M. MACKENZIE KING: Pour la bonne raison que l'ancien représentant de Saint-Antoine a affirmé publiquement à Londres qu'il avait donné sa démission. Personne mieux que sir Herbert Ames lui-même n'est en mesure d'expliquer les motifs qui l'ont fait agir ni ses projets d'avenir. Or puisque sir Herbert Ames—un homme dont l'honorabilité et l'intégrité sont inconestables—à mon avis—a déclaré le 21 juillet 1920 qu'il avait adressé sa démission à l'Orateur de la Chambre des communes canadiennes, je conclus pour ma part qu'il avait dans l'idée que sa démission prenne effet sans tarder sans quoi il n'aurait jamais fait l'assertion que l'on sait. Je laisse donc à mon très honorable ami la tâche de se dégager ainsi que ses collègues de la situation embarrassante, sinon pénible, dans laquelle ils se sont placés.

Or quelles sont les conséquences, monsieur l'Orateur, de la ligne de conduite qu'a suivie le Gouvernement en toute cette affaire? Les dispositions de la loi que j'ai citées tout à l'heure décrètent qu'une élection doit être tenue dans les six mois qui suivent la remise entre les mains de l'Orateur de la démission d'un député, qui doit ordonner une nouvelle élection sans aucun délai. Donc si la démission de sir Herbert Ames avait été remise sans délai entre les mains de l'Orateur, comme c'était son intention évidente, c'est-à-dire en juillet 1920, une élection partielle aurait eu lieu dans la division Saint-Antoine avant la fin de l'année écoulée, de sorte que la population de cette importante division électorale serait représentée à l'heure qu'il est au parlement, tandis que c'est tout le contraire.

Cependant, monsieur l'Orateur, cette conduite de la part du Gouvernement a eu une autre conséquence encore plus grave et plus malheureuse que celles que j'ai énumérées tout à l'heure. En face de l'attitude que le Gouvernement a adoptée et des méthodes évasives que mon très honorable ami a mises en honneur, devons-nous ajouter foi aux prétextes que le Gouvernement invoque pour retarder d'annoncer des vacances qui se sont peut-être produites dans d'autres circonscriptions électorales?

Il y a dans le moment, croyons-nous, une vacance dans Leeds. Nous avons toute raison de croire qu'ayant accepté de remplir sous la couronne une charge rétribuée, le très honorable représentant de Leeds (sir Thomas White), qui est un homme honorable, estime n'avoir plus le droit de siéger dans cette Chambre. Ce que nous savons bien c'est que depuis l'ouverture de la présente session, l'homme qui auparavant représentait Leeds n'a pas

occupé son siége ici. Je pense n'avoir pas tort de dire que l'ancien représentant de Leeds s'est mainte fois trouvé à Ottawa depuis que le parlement est en session, et qu'il s'y trouve peut-être aujourd'hui, mais qu'il n'a pas mis les pieds dans cette Chambre, ou n'est pas venu y prendre son siége.

Dans ces circonstances, monsieur l'Orateur, nous avons le droit de croire que, comme sir Herbert Ames, notre ancien collègue qui estime avoir présenté à la Chambre sa démission, les électeurs de la circonscription de Leeds ne sont par conséquent représentés par personne au Parlement. La lettre de démission de l'honorable député de Leeds pourrait bien être dans la proche de quelqu'un des membres de la droite, lettre à lui remise par quelque autre en vue de servir les convenances politiques du Gouvernement. Nous avons le droit de demander à mon très honorable ami de nous dire sans équivoque si, d'après lui, d'après l'homme qui occupe la plus haute charge de l'Etat, la circonscription de Leeds n'a pas le droit d'avoir un représentant à la Chambre des communes au cours de la présente session. Pour qu'il ne puisse y avoir aucune chance possible d'éluder la situation, permettez-moi, monsieur l'Orateur, de citer à cet égard le texte même de l'article 15 du chapitre 10 des Statuts revisés du Canada de 1906:

> Si un député à la Chambre des communes accepte une charge ou commission . . . . pour remplir quelque service pour le Gouvernement ou pour quelqu'un de ses fonctionnaires, service pour lequel il est ou doit être payé à même les deniers publics du Canada . . . . son siège est par le fait déclaré vacant et son élection est dès lors nulle et de nul effet.

Le préambule de la loi relative à l'acquisition du chemin de fer du Grand Tronc (chapitre 13 des Statuts de 1920) porte qu'une des parties à la convention s'appelle le Gouvernement et l'article 6 de l'annexe formant partie de la loi énonce:

> Un conseil de trois arbitres détermine la valeur, si elles en ont, des actions de priorité et des actions ordinaires. Un de ces arbitres est nommé par le Gouvernement.

Ensuite, la première phrase de l'article 21 de la même annexe,

> Subséquemment à la date du présent traité, chacune des parties au présent traité paye ses propres frais d'arbitrage et les frais s'y rattachant, y compris la rémunération de l'arbitre nommé par elle.

C'est le 9 juillet 1920, me dit-on que l'honorable député de Leeds fut choisi comme arbitre du Gouvernement par décret du conseil, ses services devant être rémunérer par le Gouvernement. Selon que je l'ai mentionné à la Chambre cet après-midi, il a été impossible d'obtenir du Gouvernement aucune des pièces relatives à cette nomination, et c'est pourquoi nous sommes incapables, nous autres membres de la gauche, de dire aux électeurs de Leeds si, oui ou non, ils sont représentés dans cette Chambre. Je dirai à mon très honorable ami que, dans les circonstances, il doit aux électeurs de Leeds, il doit à la députation en général, comme aussi au peuple de ce pays, de déclarer ce soir sans ambages si les électeurs de Leeds ont ou n'ont point de représentant à l'heure actuelle, de déclarer si, comme chef du Gouvernement, il a l'intention de voir à ce qu'une élection ait lieu le plus tôt possible dans cette circonscription, afin que, le plus tôt possible, cette dernière ait un représentant ici.

Pour en finir en une seule fois des divers aspects de cette question, mon très honorable ami me permettra sans doute de lui dire que nous attendons de lui non seulement une déclaration relative à la circonscription de Saint-Antoine de Montréal et à celle de Leeds, mais aussi à l'égard de toutes les autres où des vacances existent. Nous voulons savoir si, oui ou non, il se propose de donner aux électeurs de ces diverses circonscriptions une chance d'être représentés dans cette Chambre avant que ne prenne fin la présente session du parlement. Je disais le 3 mars de cette année en interrogeant mon très honorable ami sur les diverses circonscriptions devenues vacantes:

> Je demanderai à mon très honorable ami s'il peut nous apprendre quand seront convoqués les collèges électoraux d'Yamaska (P.Q.), d'York-Sunbury (N.-B.), de Medecine-Hat (Alb.), et de York-Ouest (Ont.).
>
> Le très hon. Arthur Meighen: Je suis en état d'observer le précédent établi à cet égard et d'apprendre à mon honorable ami que les collèges électoraux seront convoqués en temps utile.
>
> M. Mackenzie King: Puis-je savoir s'ils seront convoqués au même temps ou à des dates différentes?
>
> Le très hon. M. Meighen: C'est ce que nous verrons lors de la convocation.

A titre de premier ministre de ce pays, mon très honorable ami a un grand devoir et une grave mission. Et comme partie de ce devoir et de cette mission, il est tenu de mettre la députation et la population du Canada dans ses secrets dans une grande mesure, relativement aux affaires d'intérêt public, et de dire présentement, avec franchise, ce qu'il se propose de faire, afin

de reconnaître les droits de ces circonscriptions à la représentation. Inutile de signaler à la Chambre le fait que mon très honorable ami a presque toujours répondu d'une manière évasive aux questions concernant cette affaire. Nous comptons que dorénavant il surveillera un peu plus la manière dont il répondra aux députés de la gauche et qu'il communiquera au pays, par l'entremise du Parlement, les renseignements auxquels ils ont légitimement droit.

Dans sa réponse, le premier ministre se retranchera, j'imagine, derrière le fait que ayant consulté les archives, il a constaté que d'autres administrations n'ont pas été très empressées à remplir les vacances de temps à autre. La comparaison avec la conduite des ministères précédents n'est pas, dans le présent cas, véritablement de mise. Il n'y a jamais eu, que je sache, une situation identique à celle qui existe dans cette législature. Je ne me rappelle pas qu'un gouvernement se soit jamais cramponné au pouvoir avec autant de ténacité et en violation des promesses qu'il avait faites pour l'obtenir. De plus, je crois que, en consultant les archives, mon très honorable ami s'apercevra que, sous le régime libéral du moins, le sort du ministère n'a jamais dépendu du résultat incertain d'une kyrielle d'élections complémentaires, comme c'est le cas pour le présent ministère. A aucune époque des annales du pays il n'y a eu, non plus, de problèmes aussi vastes que ceux en présence desquels nous nous trouvons présentement. La guerre a fait surgir une succession de problèmes dont la conséquence est la demande par le Gouvernement de sommes d'argent énormes s'élevant à près de 600 millions de dollars. Avant l'avènement du ministère actuel, aucun gouvernement n'avait demandé beaucoup plus que 100 millions de dollars, si toutefois le budget s'est élevé à ce total. Le Parlement se trouvant en présence de ces graves affaires, il est de souveraine importance que toutes les circonscriptions soient représentées en cette Chambre et que les meilleures têtes s'appliquent à leur solution.

Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de dire en terminant que ce qui inquiète le plus notre population, c'est de savoir comment elle fera face aux dépenses considérables que la droite impose au pays. Le Gouvernement, il est vrai, nous a proposé un programme de législation très mince pour la présente session. A vrai dire, ce programme est aussi vide qu'il peut l'être, sauf à l'égard d'un détail, et celui-ci est assez gros de conséquences. Le détail dont je parle est la somme d'argent colossale que le ministère demande à la Chambre et que le public sera tenu de payer l'an prochain sous la forme d'impôts. Lorsque le Gouvernement demande l'ouverture de crédits s'élevant à 576 millions de dollars et qui formeront probablement 600 à 700 millions de dollars avant la fin de la session, s'il dépose un budget supplémentaire, ainsi qu'il l'a fait à la dernière session; lorsque cette somme énorme ne comprend pas la réserve d'un seul sou pour payer la dette de guerre qui représente deux milliards de dollars; lorsque le seul budget des voies ferrées atteint 165 millions de dollars; lorsque le Gouvernement se propose, ainsi qu'on nous le donne à entendre, de prélever de nouvelles taxes indirectes par les changements qu'il est sur le point de faire subir au tarif, nous avons les plus fortes raisons, il me semble, d'exiger que les électeurs de toutes les circonscriptions aient le droit de se prononcer en cette enceinte à cette session-ci. Et voilà pourquoi je demande à proposer, appuyé par mon honorable ami de Queen-et-Shelburne:

Que tous les mots de la motion principale soient biffés et remplacés par le texte suivant: "La représentation au Parlement constituant un droit essentiel du peuple, la Chambre est d'avis que les brefs devraient incessamment être émanés, afin que les vacances actuelles de la Chambre des communes soient remplies; et que, le plus tôt possible, on devrait tenir des polls pour que toutes les divisions électorales soient représentées au cours de la présente session du Parlement."

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, si mon caractère ou ma conduite pouvaient s'amender par suite de la mercuriale du chef de l'opposition, c'est avec beaucoup de componction que je prendrais la parole.

Je pris le privilège de recevoir de mon honorable ami des leçons de candeur, de probité et de franchise.

Je regretterais vraiment d'avoir provoqué par ma faute les étranges escarmouches auxquelles la Chambre a été en butte cet après-midi. J'ai relu les différentes citations que mon honorable ami a mentionnées cet après-midi; j'ai aussi relu les questions qui m'ont été posées et les réponses que j'ai faites, et je déclare tout d'abord que je n'ai conscience d'aucune faute quelque légère qu'elle soit, relativement à la véracité d'une seule de mes réponses; je n'ai pas conscience non plus de lui avoir célé ni d'avoir caché au Parlement rien de ce que j'étais tenu ou que

j'avais le droit de leur faire connaître en ma qualité de membre du ministère et de la Chambre. L'honorable député a choisi cette occasion—il est très rare, si cela arrive, que la Chambre soit invitée à se déclarer en comité des subsides sans qu'on tente de retarder presque indéfiniment les délibérations du Parlement—il a choisi, dis-je, cette occasion pour soumettre un projet de résolution demandant que toutes les vacances soient remplies sans tarder au moyen d'élections complémentaires, mais il a surtout profité de la circonstance pour ressasser certains points obscurs ayant trait à la démission d'un simple membre de la Chambre et pour chercher à faire naître parmi le public l'idée que le Gouvernement du Canada est responsable du retard qu'un député met à démissionner ou de la manière dont il le fait. Le Gouvernement du Canada est comptable des conseils qu'il donne à la couronne relativement aux affaires publiques; le temps et manière de démissionner sont l'affaire du député intéressé. Sir Herbert Ames était bien en état de s'acquitter de ce devoir, et il l'a accompli. Il était capable de prendre conseil où il jugeait bon, et ses conseillers doivent lui rendre compte des avis qu'ils lui ont donnés.

L'honorable député se plaint qu'on a fourni au Parlement des renseignements de nature à l'induire en erreur. J'ai souvent regretté que mon honorable ami semblât absolument incapable de raisonner prudemment sur un groupe de faits. Je n'imagine pas qu'il ait le dessein d'insinuer à la Chambre et au public des choses incompatibles avec la vérité. S'il raisonnait prudemment, il ne se produirait pas ici de ces incidents assez désagréables—ceux-ci sont inutiles. Nous verrions encore moins l'heure où une accusation de mensonge serait lancée à la légère d'un côté à l'autre de la Chambre. J'ignore s'il avait l'intention de faire naître l'idée que quelque chose que j'aurais dit en cette enceinte était faux; cependant, dans le langage le plus clair, et apparemment sans un moment de réflexion, il lance contre le député de Grey-Nord une accusation de mensonge. Je ne pense pas qu'un membre de cette Chambre, d'un côté ou de l'autre, aurait même la pensée que le représentant de Grey-Nord est capable d'induire le Parlement en erreur ou de dire une fausseté à la Chambre.

L'hon. MACKENZIE KING: Je n'ai rien dit qui fût un blâme pour le député de Grey-Nord—absolument rien.

[Le très hon. M. Meighen.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Eh bien! voici les faits: l'honorable député a cité un extrait de la lettre de démission et de ce qui, selon lui, était l'assertion du représentant de Grey-Nord à titre de témoin de cette démission; puis il a parlé de sa déclaration au Parlement, et il a déclaré que l'un ou l'autre était mensonger. Je me demande s'il conçoit que cette déclaration constituait un blâme pour le représentant de Grey-Nord. S'il ne le conçoit pas, ce n'est qu'une autre preuve de ce que je mentionnais tantôt—l'incapacité complète de mon honorable ami de raisonner sur un groupe de faits. (*Exclamations.*)

Pour quelle raison le chef de l'opposition a-t-il lancé cette accusation sur le parquet de la Chambre? Il a cité un passage d'une lettre de démission signée par sir Herbert Ames et datée du 14 février de l'année courante, lettre de démission attestée par les députés de Grey-Nord et de Brandon. En lisant l'attestation—"donnée sous ma signature ce 14e jour de février 1921", signée par MM. Middlebro et Whidden, comme témoins—il a dit qu'il était faux d'affirmer que cette lettre avait été signée le 14 février. Or, chaque fois que cela lui convenait, lorsqu'il croyait flatter les préjugés d'un auditoire, le chef de l'opposition avait l'habitude de se plaindre qu'on envoyait trop d'avocats en cette enceinte.

Un DEPUTE: C'est vrai.

Un autre DEPUTE: Honte!

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: On ne saurait faire autrement que remarquer que, entouré comme il l'est ici, mon honorable ami s'abstient prudemment de faire entendre cette plainte.

J'ai souvent regretté que l'honorable député ne connût au moins quelque peu le droit; cela lui épargnerait bien des peines. Des cinq années que requiert l'étude du droit dans la plupart des provinces, mon honorable ami aurait assez de deux jours pour apprendre que la signature des témoins sert à attester l'authenticité de la signature du document. Par leur signature, les témoins affirment que celle du document est authentique; ils déclarent avoir vu le signataire inscrire son nom. Mais ils n'attestent point le fait que le document a été signé à la date qu'il porte. (*Exclamations.*)

J'entends des protestations sur les bancs de la gauche; mais pendant que le chef de l'opposition avait la parole, un avocat tel

que le représentant de Québec-Est (M. Lapointe) ne se faisait pas faute de l'applaudir bruyamment au moment où il s'exprimait dans ce même sens.

M. LAPOINTE: Oui, et je regrette que le premier ministre du Canada soit d'un avis contraire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Prenons comme exemple une pièce judiciaire portant la signature de deux, trois ou quatre personnes habitant en des endroits différents. Le document ne porte-t-il pas qu'une seule date? Et cependant, ne faut-il pas de toute nécessité que l'un des témoins signe un certain jour et l'autre, à une autre date? En signant à une certaine date, les témoins affirment-ils que le document a été signé par chacun d'eux le même jour? Eh mais! le plus ignorant sait parfaitement qu'il n'en est rien. (*Protestation à gauche.*)

M. McMASTER: Non pas.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'est-ce que dit l'honorable député? Le représentant de Brome (M. McMaster) conteste-t-il ce que j'avance? Prétend-il qu'en signant un document portant une certaine date, le témoin affirme que cette pièce a été signée à la date qui y est mentionnée?

M. McMASTER: Supposons qu'un homme signe en qualité de témoin un testament portant une certaine date; mon très honorable ami dira-t-il qu'il n'importe guère que la date soit précisée? Il s'agit en quelque sorte de la prière d'un mourant.

Le très hon. M. MEIGHEN: On voit par là à quoi se réduit l'esprit d'invention de l'honorable député. Il sait qu'un testament renferme une clause où il est formellement déclaré que les témoins ont vu le testateur signer à la date du testament. C'est là une condition prescrite par la loi de notre province, et je suis à peu près sûr qu'il en est de même dans l'Ontario. Mais c'est une pure erreur que de venir prétendre ici que la personne signant un document en qualité de témoin atteste autre chose que l'authenticité de la signature.

L'honorable député est-il d'avis qu'au moment où ils signèrent le document en question, le député de Grey-Nord (M. Middlebro) et le représentant de Brandon (M. Whidden) devaient veiller à ce que la date y fût inscrite?

M. McMASTER: C'était leur droit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela regarde sir Herbert Ames. C'est à lui qu'il appartenait de décider quand sa démission devait être transmise à M. l'Orateur et comment il fallait s'y prendre. De cela, on ne peut demander aucun compte au Gouvernement. Sir Herbert Ames n'a pas confié sa lettre de démission à un membre du cabinet. Ainsi que je l'ai déjà dit, il l'a remise à un de ses amis; mais, on le sait, une démission ne devient effective qu'à compter de l'instant où elle vous est pervenue, monsieur l'Orateur.

Le député de Prince (I.P.-E.) (M. King) semble croire que, dès qu'il écrivait sa lettre de démission, sir Herbert Ames était tenu de la remettre aussitôt. Il était libre de choisir le moment; il a choisi le moment et la manière, et la question de savoir si celui auquel il l'a confiée s'est conformé à ses instructions est une affaire qui concerne cette personne-là et sir Herbert Ames.

L'honorable député me demande de lui dire à titre de chef du Gouvernement quelle est la manière que sir Herbert Ames a adoptée, et ce qu'a fait le dépositaire qu'il avait choisi. C'est là une affaire qui concerne sir Herbert Ames, et je continuerai à le dire à mon honorable ami aussi longtemps qu'il me posera la même question. En qualité de chef du Gouvernement, je suis comptable de mes propres actes. Le ministère est responsable des conseils qu'il donne à la couronne et de la gestion des affaires publiques. Sir Herbert Ames doit rendre compte du moment qu'il a choisi pour démissionner et de la manière dont il l'a fait, et si quelqu'un, soit un membre du ministère, ou tout autre, lui donne des conseils à ce sujet, nul n'est comptable de ces conseils et nul ne doit en rendre compte au chef de l'opposition ou à cette Chambre; le conseiller a des comptes à rendre à celui qu'il conseille.

Sir Herbert Ames a choisi la voie par laquelle sa démission pouvait parvenir à l'Orateur, comme il avait le droit de la faire. Mon honorable ami nous lit un compte rendu je ne sais d'où il vient—je suppose que c'est le compte rendu fait par un journal d'un discours prononcé par sir Herbert Ames, et qui est censé avoir été fait à Londres, le 21 juillet 1920; sir Herbert Ames y disait que sa démission était entre les mains de l'Orateur. Je n'ai jamais vu ce compte rendu; je ne sais si ce discours a été faite ou non. (*Exclamations.*)

Nos collègues croient très habile de rire. Je ne vois pas ce qu'il y a d'amusant en

ceci. Si l'honorable député (M. Lapointe) a quelque chose de spirituel à dire à la Chambre, il pourra se lever et le dire lorsque j'aurai fini.

Je sais que sir Herbert Ames a fait cette déclaration—je ne crois guère qu'il l'ait faite, parce que je sais qu'il n'ignorait pas la chose—il l'a faite avant la date à laquelle il a remis sa démission entre les mains de notre collègue qui s'en est chargé, je prends sur moi de donner ce renseignement à la Chambre. C'est après cette date que sa démission a été remise à notre collègue et que le délai a été fixé pour la transmettre à l'Orateur. Je ne vois pas de mystère dans cette affaire. Sir Herbert Ames n'a-t-il pas les mêmes droits qu'un député ordinaire? Ne peut-il choisir son agent, son temps sa méthode? Il avait ce droit, il l'a exercé, sous sa responsabilité.

J'en arrive maintenant à l'objet même de la motion. L'honorable député (M. King) dit que six sièges sont vacants, et il propose à la Chambre d'inviter le Gouvernement, avant que nous passions à l'examen des subsides, de lancer des ordres de convocation aux électeurs immédiatement, parce que si les électeurs ne sont pas convoqués aussitôt, toutes les circonscriptions auront à en souffrir considérablement.

M. EDWARDS: Puis-je demander si, dans ces six sièges, il inclut un des deux détenus par l'honorable député de Gaspé et de Maisonneuve (M. Lemieux)?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député garde silence à ce sujet. Je reviendrai plus tard sur cette question. Non, il a fait allusion au siège détenu par l'honorable député de Leeds. Quoiqu'il ait déprécié les avocats, il n'a pas été le premier à se lever ici, et à discuter, comme question de droit, que ce siège était vacant. Je ne sais jusqu'à quel point les honorables députés accepteront son opinion juridique mais, en tout cas, il nous l'a donnée pour ce qu'elle vaut. Non seulement cela, mais il me blâme de ne pas vouloir en faire autant.

L'honorable député a demandé les documents ayant trait à la nomination de sir Thomas White comme arbitre dans la question du Grand-Tronc. Cette motion a été adoptée; l'honorable député a droit à ces documents; il les aura. Nécessairement, il faudra le temps voulu pour réunir ce dossier—cette résolution n'en est qu'un du grand nombre de résolutions que le Parlement adopte. Il n'y a guère plus de deux semaines que cette résolution a été adoptée par la Chambre; les documents ne tarderont pas à être déposés, et je puis maintenant dire à l'honorable député que lorsque cette correspondance sera déposée, elle contiendra l'opinion du ministère de la Justice, en ce qui concerne l'occupation de ce siège par sir Thomas White. C'est d'après l'opinion du ministère de la Justice que le Gouvernement se dirige, et le Parlement en sera informé de la manière habituelle, par le déptôt des documents. Cette opinion aura plus de valeur pour la Chambre que celle d'un député quel qu'il soit, quelque habile homme de loi il puisse être.

M. JACOBS: Aura-t-elle plus de valeur que celle du ministre de la Justice lui-même qui est membre du Parlement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre de la Justice est le chef du ministère de la Justice; mais les fonctionnaires légistes sous le ministre de la Justice, sont des fonctionnaires d'après lesquels sont conduites les affaires publiques, et c'est leur opinion, non pas nécessairement celle du ministre de la Justice auquel la Chambre a droit, en réponse à cette motion.

La résolution stipule qu'un ordre de convocation doit être lancé immédiatement pour chacun des sièges vacants actuellement, ce qui ne s'applique qu'aux cinq qui existent réellement; les circonscriptions de Yamaska; York-Sunbury; Medicine-Hat, Alberta; York-Ouest et Saint-Antoine. La première observation que je veuille faire est celle-ci: Il y a deux sessions, le Parlement modifiait la loi relativement à la convocation des collèges électoraux en cas de vacance. Jusque-là, d'après la loi du pays, il en avait été laissé entièrement au Gouvernement de décider quand il était dans l'intérêt public qu'il y eut des élections partielles et que les writs fussent lancés, et la discrétion du Gouvernement n'était limitée en rien à ce sujet.

Dans la session de 1919, le parlement changea cela par une loi spéciale et décréta que les ordres de convocations devraient être lancés dans l'intervalle de six mois, après réception par le greffier de la couronne en chancellerie d'un ordre de convocation des électeurs. C'est-à-dire que la discrétion jusqu'alors accordée au Gouvernement par le parlement, et qui était illimitée, fut spécifiquement restreinte à six mois après réception par le greffier de la couronne en chancellerie de l'avis officiel d'une vacance.

Le débat, dans le temps, démontra assez clairement pourquoi le parlement en avait

agi ainsi. Il paraîtrait que le sujet formant la substance du bill avait été renvoyé à l'examen du comité des privilèges et élections. Le comité fit rapport ainsi qu'il suit: Il restreignait la discrétion du Gouvernement à six mois pour toutes vacances se produisant autrement que par démission; mais il émettait l'avis qu'il ne serait pas sage de restreindre la discrétion du Gouvernement en ce qui concernait les vacances se produisant autrement qu'à la suite de la démission, parce qu'en agissant ainsi on courait le risque qu'un membre quelconque de la Chambre, par pure fantaisie ou simple caprice, pût déclarer un siège vacant et provoquer une élections en quelque temps que ce fût. Il reste à savoir si cette proposition du comité était bien valide ou non, mais dans tous les cas le parlement, en considérant la chose dans la suite, en vint à la décision qu'il ne devait pas y avoir d'exception, et décréter que l'intervalle durant lequel un writ devait être lancé serait de six mois après réception par le greffier de la couronne en chancellerie du mandat de l'Orateur pour la convocation d'un collège électoral. C'est là la discrétion actuellement accordée à ce Gouvernement et à tous les gouvernements du Canada. Peut-on me dire pourquoi l'exercice de cette discrétion devrait être spécialement restreint en ce qui concerne le Gouvernement actuel?

Peut-on invoquer un motif quelconque en vertu duquel, après que le parlement en a ainsi décidé, ce même parlement devrait modifier une loi qui a passé par toutes ses phases, sur une simple résolutions du leader de l'opposition? C'est là la latitude de discrétion accordée au Gouvernement. Par quel procédé de raisonnement pourrait-on refuser au Gouvernement l'exercice de cette discrétion, alors que d'autres gouvernements pourront en jouir? Oh, mais, nous dit mon honorable ami, il y a des circonstances spéciales. Vous ne tenez au pouvoir, nous dit-il, que par un fil. Voilà depuis quelque temps déjà qu'il prend plaisir à cette comparaison; il a déjà donné lieu des interviews à ce sujet, et il en a entretenu cette Chambre, mais le "fil" tient toujours, et le calibre en semble assez résistant; au moins vingt-cinq cordons en forment la trame. Mais comment cela peut-il affecter la chose? Même s'il en était ainsi, cela n'a rien du tout à faire avec l'argument. Le parlement a-t-il décrété une exception, et a-t-il déclaré que la discrétion ne pourrait être exercée que quand le Gouvernement pourrait faire fond en une majorité considérable, servile et de tout repos? Si telle avait été l'intention du parlement, il l'aurait dit. Mais le parlement n'a décrété aucune restriction. Le parlement n'a pas eu l'intention d'établir aucune restriction.

Mon honorable ami est terriblement indigné parce que, dit-il, les pauvres électeurs de Saint-Antoine, de Yamaska et de York-Sunbury se voient refusés d'être représentés en cette Chambre durant la présente session, et il est appuyé en cette attitude par l'honorable représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding). Ce dernier, aussi, témoigne de l'impatience, et désirerait beaucoup qu'on mît immédiatement fin à cette période de non-représentation, qui pour l'intervalle le plus long ne dure que depuis trois mois et pour le plus court que depuis environ trois semaines, au détriment des droits les plus sacrés des électeurs. Eh bien, si les électeurs ont aujourd'hui des droits fondamentaux à cet égard, ils ont en ce pays les mêmes droits fondamentaux depuis cinquante ans ou plus. Il possédaient les mêmes droits fondamentaux quand l'honorable représentant de Queen-et-Shelburne faisait partie du Gouvernement et quand l'honorable représentant de Québec-Est un adhérent enthousiaste du ministère. Les droits fondamentaux des électeurs n'ont pas varié depuis lors.

On me permettra de demander à mon honorable ami: comment se fait-il qu'il se scandalise aujourd'hui que trois mois aient pu s'écouler, en ce qui concerne la plus longue période constituant actuellement une vacance en cette Chambre, quand il estimait qu'il pouvait parfaitement donner son appui à un ministère qui permettait un laps de toute une année et de près de deux ans?

M. LAPOINTE: Mon très honorable ami attendra-t-il quelques instants ma réponse, ou bien veut-il que je réponde maintenant?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'attends cette réponse maintenant. J'ai relevé son défi, mais il ne répond point. Qu'on me permette de citer seulement quelques cas. En remontant jusqu'en 1897, c'est-à-dire peu après que nos adversaires fussent arrivés au pouvoir, je vois que dans la circonscription de Champlain, Québec—il connaît bien cela. . .

M. BUREAU: Le Gouvernement sait cela aussi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il le sait, assurément. Dans ce cas, il s'est écoulé trois mois. Ensuite, nous avons Colchester, Nouvelle-Ecosse, avec trois mois; Témiscouata, avec quatre mois et demi, alors que

celui qui représente cette division actuellement fut élu.

M. CASGRAIN: Nous avons rien perdu pour attendre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, la division fut sans représentant depuis le 25 juin 1897, date du décès de l'ancien député, jusqu'au 5 novembre. Tel fut l'outrage dont eu à souffrir la population de Témiscouata, outrage que les honorables membres de la gauche déclarent avec joie avoir été abondamment vengé par l'élection de l'honorable député lui-même. Je reconnais que mon honorable ami est un représentant qui fait honneur à ce Parlement et je sais qu'il reconnaîtra avec moi que l'explosion d'applaudissements de la part des honorables membres de l'opposition lorsque leur collègue a affirmé qu'on pouvait attendre jusqu'à ce qu'il soit élu n'est qu'une autre des milliers de preuves de l'assertion que tout leur intérêt dans la question est politique et inspiré par l'esprit de parti. Ce n'est nullement l'intérêt des électeurs de ces comtés qui les préoccupe; tout ce qui les intéresse, c'est de s'assurer quelque avantage pour leur parti, s'ils le peuvent; et dans un moment, je vous ferai voir comment ils espèrent la réaliser ce désir s'ils réussissent à faire partager à la Chambre leur opinion à cet égard. Nous en arrivons à la vacance qui se produisit dans la représentation de Bagot, province de Québec. M. Dupont mourut le 12 mars 1898. Il n'y eut aucune élection dans ce comté avant le 14 décembre 1898, soit neuf mois et deux jours plus tard. Quel outrage à la population de Bagot, outrage auquel participa l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding)! Vient ensuite la vacance dans Simcoe-Nord, dont le représentant, Dalton McCarthy mourut, le 11 mai 1898, on différa l'élection de son successeur jusqu'au 14 décembre 1898, soit sept mois et trois jours. Nous passons ensuite à la vacance survenue dans la représentation de Montmagny (province de Québec). L'élection fut retardée de cinq mois et sept jours. Nous en arrivons ensuite à la vacance survenue dans la représentation de Huron-Ouest (Ontario), dont le député M. M.-C. Cameron fut nommé lieutenant gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, le 30 mai 1898. L'élection fut différée jusqu'au 21 février 1899, neuf mois et vingt-cinq jours après que la vacance se fut produite.

Venons-en maintenant à Chambly-Verchères—et cet outrage n'a été aucunement expié par l'élection de l'actuel honorable député. En cette occurence, l'honorable C.-A. Geoffrion mourut le 18 juillet 1899. L'élection de son successeur n'eut lieu que le 18 janvier 1900, soit six mois de retard. Le retard, ici, n'est que la moitié de celui que je viens de mentionner, mais deux fois plus long que l'intervalle le plus long dont s'indignent aujourd'hui les honorables membres de la gauche. Je vais maintenant parler de la ville de Winnipeg qui, dans ce temps-là, était la division la plus populeuse du Dominion entre celles ne comptant qu'un seul député. Elle avait le plus grand nombre d'électeurs et peut-être les intérêts tant personnels qu'immobiliers les plus importants. M. Jamieson y mourut le 21 février 1899, mais l'élection de son successeur n'eut lieu que le 25 janvier 1900, soit presque un an après la mort de son prédécesseur. L'exemple suivant est celui de Lotbinière, province de Québec, où cinq mois s'écoulèrent. Puis vient la vacance qui se produisit dans Sherbroke, province de Québec, où il s'écoula six mois et un tiers, avant l'élection partielle. Nous avons ensuite la vacance dans la représentation d'Antigonish (N.-E.) où quatre mois s'écoulèrent. Il y a la vacance dans Lambton-Ouest, la même année, alors qu'il s'écoula neuf mois. La démission de M. Walter Scott, à titre de député du comté d'Assiniboïa-Ouest, se produit en 1906, et il s'écoula cinq mois et six jours avant l'élection de son successeur; dans Saskatchewan, Territoires du Nord-Ouest, en 1906 cinq mois s'écoulèrent; et plus tard, en 1906, dans Elgin-Est il s'écoula dix mois, la démission de M. Ingram se produisant le 8 décembre 1905 et l'élection partielle ayant lieu le 4 octobre 1906. L'honorable Peter White mourut le 3 mai 1906, ayant représenté la division électorale de Renfrew-Nord, et son successeur ne fut élu que le 9 octobre de la même année. Dans le comté de Québec, province de Québec—il y eut un retard de quatre mois et demi. Dans Sainte-Marie de Montréal, en 1908, quatre mois s'écoulèrent, dans Victoria (N.-B.), quand l'honorable John Costigan fut appelé au Sénat, quatre mois s'écoulèrent. Dans Saint-Jean, ville et comté, en 1907, six mois et trois jours s'écoulèrent; dans London (Ontario) en 1907, six mois et demi s'écoulèrent; dans Northumberland-Est, la même année, sept mois et deux tiers s'écoulèrent; dans Wellington-Nord (Ontario), la même année, sept mois et demi s'écoulèrent, et ainsi de suite jusqu'au bas de la liste.

Je ne pense pas qu'il se soit écoulé une année pendant tout le temps que les hono-

rables députés de l'opposition ont été au pouvoir, sans qu'il y ait eu plusieurs retards deux fois plus considérables que ceux dont ils se plaignent aujourd'hui.

L'honorable député dit: c'est une session très importante; il nous faut trouver des revenus considérables. Il est vrai que c'est une session importante. Mais, autrefois, il n'y avait pas de mal à priver des circonscriptions de leur représentation pendant toute une année et je pourrai même citer un cas où on attendit bien plus longtemps que cela et où le corps électoral ne fut convoqué qu'au moment des élections générales. C'était très bien dans ce temps-là, mais maintenant c'est devenu un horrible méfait que de retarder une élection. Pour expliquer cette différence, l'honorable député s'appuie sur l'importance de la session. Cependant il n'y a pas longtemps que l'honorable député déclarait lui-même devant la Chambre que nous n'avions pas le droit de légiférer, car le Parlement avait cessé d'exister...

Une VOIX: C'est vrai.

Des VOIX: Très bien, très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: . . . de sorte que le raisonnement de l'honorable député est celui-ci: il est parfaitement juste de priver une circonscription de sa représentation dans un Parlement régulier, pendant un ou deux ans, mais il est très mal de l'en priver pendant trois mois dans un Parlement qui n'existe plus. En réalité ce Parlement, contrairement à ce que peuvent imaginer le leader de l'opposition et quelques autres députés de l'opposition, est exactement dans la même situation que tous les autres parlements; les districts électoraux ont parfaitement le droit de s'y faire représenter, absolument comme ailleurs, ni plus ni moins. Le Gouvernement a aujourd'hui les mêmes pouvoirs discrétionnaires au sujet de la convocation du corps électoral qu'il avait autrefois, tout en tenant compte des restrictions de la loi adoptée il y a deux ans. Pour ce Parlement comme pour les autres, le Gouvernement entend user des pouvoirs qui lui ont été conférés en se conformant aux conditions qui lui ont été imposées par le Parlement, et non pas aux fantaisies du leader de l'opposition ou d'un autre.

Il y a une autre raison qui a aussi son importance à l'heure actuelle. La session va durer encore deux mois, peut-être plus. Des deux côtés de la Chambre on espère que les travaux seront terminés vers la fin de mai ou au commencement de juin. Il n'y aura de la part du Gouvernement ni précipitation ni contrainte. Mais on s'attend généralement à ce que le Parlement termine son programme à l'époque que j'ai mentionnée. Une élection ordonnée maintenant ne pourrait pas avoir lieu avant le milieu de mai, d'après la loi adoptée par le Parlement, de sorte que les nouveaux élus ne participeraient que bien peu aux travaux de cette session. Mais il y a plus. Pendant l'élection, les députés des deux côtés de la Chambre doivent veiller à ce que leur point de vue soit présenté aux électeurs aussi clairement que possible. Or, que se passe-t-il en ce moment? Les honorables députés de l'opposition refusent de pairer, comme ils en ont d'ailleurs légalement le droit. Cette courtoisie traditionnelle dans l'histoire parlementaire est maintenant refusée par l'opposition. Je dois faire exception pour les membres du parti agraire. Voilà donc l'attitude que l'opposition a cru devoir adopter suivant le droit qu'elle possède. D'après les règles de la Chambre, les honorables députés peuvent à n'importe quel moment, soulever un nouveau sujet, précipiter l'ajournement et défier le Gouvernement sur des propositions qui ne peuvent pas être discutées et qui, par conséquent, peuvent être introduites à n'importe quel moment sans qu'on puisse en retarder la décision. Aussi peuvent-ils s'entendre pour être tous présents au moment choisi par eux. Il se peut qu'à ce même moment, plusieurs députés du côté ministériel soient absents justement pour prendre part à une élection partielle. L'opposition refuse de pairer et nous dit en même temps: ordonnez les élections, que vos partisans y prennent part et pendant leur absence, nous aurons autant des nôtres qu'il nous plaira. Nous choisirons le moment propice pour un vote et de cette façon nous arracherons un verdict par surprise et nous pourrons nous en glorifier devant le public. Voilà quelle est, je crois, l'arrière-pensée du leader de l'opposition.

L'hon. MACKENZIE KING: Faites les élections partielles et nous consentirons à pairer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici des projets de résolution qui sont déposés à quelques instants d'avis.

Je n'ai reçu avis de celle-ci que quarante minutes avant l'ouverture de la Chambre cet après-midi et j'en ai reçu une autre une demi-heure seulement avant l'ouverture de la séance. C'est le droit de la gauche, mais le Gouvernement a le droit de suivre une

semblable ligne de conduite. Je n'ai jamais agi ainsi. Tous les soirs, en fin de séance, nous faisons devant la Chambre une déclaration touchant les questions qui seront débattues le lendemain. Nous ne sommes pas strictement obligés d'agir ainsi, mais nous le faisons par courtoisie et pour faciliter les travaux du parlement. Je crois que les honorables députés de la gauche devraient nous rendre la politesse et nous prévenir lorsqu'ils comptent mettre des questions de ce genre sur le tapis, et je ne crois pas qu'ils devraient agir de manière à placer le Gouvernement dans une position désavantageuse quand certains députés de la droite peuvent être absents. Je ne crois pas non plus que les règlements de la Chambre permettent de demander l'adoption d'une résolution préparée dans le but que j'ai signalé.

L'hon. MACKENZIE KING: Si mon honorable ami veut me le permettre je lui dirai que ce n'est qu'à une heure, cet après-midi, que quelques-uns de nous avons décidé de présenter cet amendement cet après-midi. Dès que cette décision eut été arrêtée, j'ai écrit une lettre de ma main au très honorable ministre et je la lui ai envoyée par messager spécial. En réalité, il a été informé du fait bien avant que la plupart des députés de la gauche en sachent quoi que soit. De plus, c'est aujourd'hui le seul jour de la semaine où nous puissions présenter une telle résolution.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Je ne mets pas en doute ce que dit mon honorable ami. Il peut m'avoir écrit dès qu'il a connu la décision prise de soulever cette question, mais cela ne me sert pas à grand'chose. Je n'ai été avisé qu'à deux heures vingt.

L'hon. M. MACKENZIE KING: La lettre a été envoyée à votre cabinet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, mais ce qui compte, c'est le moment où je l'ai reçue, tout comme une démission compte quand elle est reçue par l'Orateur. Si le Gouvernement disait le soir, au moment de lever la séance: Nous n'avons pas décidé ce que nous ferons demain. Nous déciderons cela vers deux heures de l'après-midi et nous aviserons le chef de l'opposition, cela ne serait pas une réponse très heureuse de la part du Gouvernement et je crois que mon honorable ami ne la regarderait pas comme telle.

[Le très hon. M. Meighen.]

Rien n'empêcherait cette résolution d'être discutée un jour quelconque après que mon honorable ami l'aurait portée au Feuilleton.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami me permettra de dire que lorsque nous avons ajourné pour les vacances de Pâques . . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député n'a pas la parole. Il a déjà parlé et j'ai donné plus de latitude au règlement en sa faveur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout ce que je veux faire saisir à l'honorable membre, c'est que ces petites aménités sont bonnes des deux côtés et que lorsque nous les observons—et c'est ce que nous tentons de notre mieux—nous devons attendre la même considération des honorables députés de la gauche.

Si cet amendement devait être adopté—et c'est une chose que je ne crains pas, car il n'est nullement juste—il servirait non seulement à refuser au Gouvernement une discrétion qui lui est donnée par la loi adoptée par le parlement, mais aussi la discrétion que ce parlement veut donner aux autres parlements de l'avenir. Non seulement l'amendement aurait cet effet, mais il obligerait à une ligne de conduite qui, d'après les règlements de la Chambre mettrait le Gouvernement dans une position d'infériorité qu'il ne mérite pas. Conséquemment, il me semble que cet amendement ne devrait pas être adopté.

Pourquoi cette motion est-elle présentée sous forme d'un amendement sur la proposition de passer à l'examen des subsides? Pourquoi ne pas inscrire une résolution au Feuilleton qui sera débattue comme toutes les autres? C'est une motion qui tend à provoquer une expression d'opinion de la part du parlement, quand celui-ci a déjà statué à ce sujet par une loi. C'est certainement une question qui devrait être soumise au parlement d'une manière régulière et non au moyen d'un amendement sur la proposition de passer à la discussion des subsides.

Un DEPUTE: Quel est le motif de l'auteur de cette motion?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable membre ou quelqu'un de ses amis pourra peut-être nous le dire. Notre ami le devinera s'il le peut. Nous savons tous ce que sont ces amendements sur la proposition de passer aux subsides, et j'ai

entendu dire par le chef du Gouvernement avant 1911 que même si l'opposition proposait les dix commandements de Dieu à titre d'amendement sur le passage à la discussion des subsides, on ne pourrait pas s'attendre à voir le Gouvernement approuver les Dix Commandements qui lui seraient présentés de cette manière.

Il me semble que mon honorable ami a choisi cette méthode pour obtenir l'avantage qui résulterait d'un amendement à la motion de siéger en comité des subsides, parce qu'on ne peut pas faire d'amendement à cette motion—on doit l'accepter telle qu'elle ou pas du tout. Je demande donc aux honorables députés de repousser cet amendement en justice pour eux-mêmes, en justice pour le Gouvernement du jour, en justice pour le Gouvernement de l'avenir et en justice pour le Parlement de tous les temps.

M. LAPOINTE: Le très honorable premier ministre (M. Meighen) a dit en commençant qu'après la correction administrée par le chef de l'opposition (M. Mackenzie King), il était châtié et assagi. Je crains que ses bonnes résolutions ne soient que de courte durée et qu'il ne succombe rapidement à ses mauvaises habitudes accoutumées. Prenant d'abord sa dernière observation, il se plaint que l'avis de l'intention du chef de l'opposition de présenter sa motion ne lui ait été envoyé qu'à une heure cet après-midi ou plutôt à deux heures et vingt minutes. Ce n'est pas la faute du chef de l'opposition si mon très honorable ami n'a pas reçu l'avis avant cette heure parce qu'il a été envoyé à une heure. Bien que le très honorable premier ministre se plaigne de ce procédé, il a lui-même envoyé à midi au chef de l'opposition une lettre ainsi conçue:

Ottawa, 29 mars 1921.

Cher monsieur King, M. Ballantyne se propose de faire aujourd'hui sa déclaration relative aux opérations de la Marine marchande du Canada. Il la fera sur la motion pour siéger en comité des subsides.

Votre dévoué,

Arthur Meighen.

Or la même règle doit s'appliquer dans les deux cas. Est-il pire pour le chef de l'opposition d'aviser le premier ministre qu'il a l'intention de proposer un amendement à la motion de siéger en comité des subsides cet après-midi, qu'il l'est pour le premier ministre d'aviser le chef de l'opposition que l'on fera ce même après-midi une déclaration sur les opérations de la marine marchande canadienne?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: L'honorable député veut-il me permettre une question? Ne voit-il pas la différence...

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Le premier ministre est parfaitement dans son droit en posant sa question et si les honorables député voulaient permettre au président d'exercer son autorité en maintenant l'ordre, les résultats seraient beaucoup plus satisfaisants.

M. LAPOINTE: Je consens volontiers à permettre au très honorable premier ministre de me poser toute question qu'il voudra, mais on me dit qu'il vient justement de refuser au chef de l'opposition le privilège de le faire.

M. l'ORATEUR: L'honorable député est tout à fait dans l'erreur. Le chef de l'opposition s'est levé pour la troisième fois afin de faire une déclaration qu'il n'avait pas le droit de faire; il n'a pas demandé à poser une question.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'allais demander à mon honorable ami s'il ne voyait pas de différence entre une déclaration relative à la construction de la marine marchande canadienne, déclaration publiée par le hansard pour que les honorables députés puissent l'étudier—précisément comme dans le cas d'une déclaration relative aux opérations des chemins de fer de l'Etat—et un défi au Gouvernement sous forme d'un amendement à la motion pour siéger en comité des subsides. Pour celui-ci il n'est pas nécessaire que les honorables députés l'étudient.

M. LAPOINTE: La différence que je vois est que dans un cas il s'agit de la marine marchande canadienne qui comporte la dépense de plusieurs centaines de millions de dollars et dans l'autre qu'il s'agit d'élections partielles dans le pays. Je désire lire l'amendement proposé par le chef de l'opposition. Je veux appeler l'attention de tous les honorables députés sur ses termes et leur demander s'ils peuvent voter contre le principe qui s'y trouve énoncé:

"La représentation au Parlement constituant un droit fondamental du peuple, la Chambre est d'avis que les brefs devraient incessamment émaner, afin que les vacances actuelles de la Chambre des Communes soient remplies; et que, le plus tôt possible, on devrait tenir des polls pour que toutes les divisions électorales soient représentées au cours de la présente session du Parlement."

Je crois que cette résolution devrait être acceptée et je ne vois pas qu'aucun gouvernement ou qu'aucun Parlement puisse contester avec succès le principe qu'il énonce—

que c'est le droit indiscutable du peuple canadien d'être représenté ici durant la session actuelle du Parlement aussi bien que pendant les autres sessions. La doctrine constitutionnelle ne peut être révoquée en doute. Le Parlement doit refléter le sentiment de tout le pays.

Tous les citoyens du Canada ont le droit de participer à la confection des lois, au choix de leurs représentants au parlement, à la mise en vigueur des lois qui nous régissent. Il est inutile de contester ce principe avec quelque chance de succès, puisqu'il constitue l'essence même du Gouvernement responsable. Du moment qu'il y a ici et là partout dans le pays des circonscriptions électorales qui ne sont pas représentées ici, le pays tout entier a intérêt à ce que ces vacances soient remplies, car autrement le parlement ressemblerait à une tour penchée dont les fondations feraient défaut en plusieurs endroits fort importants. Telle est, je le répète, la doctrine constitutionnelle. C'est là la doctrine de l'indépendance, la doctrine de la liberté et c'est pour le triomphe de ces principes que jadis le peuple a combattu et a versé son sang sans marchander.

Cette doctrine est acceptée dans tous les pays civilisés de l'univers. En Grande-Bretagne quelle est donc la loi en vigueur touchant les élections partielles? Le gouvernement anglais n'a rien à dire en la matière. Dès qu'une vacance se produit à la Chambre des communes le whip en chef du parti auquel appartenait l'ex-député propose une motion à l'effet que le Parlement ordonne l'élection. Le mandat est lancé sans délai et envoyé à l'officier rapporteur, qui fixe la date de l'élection.

En 1920, la loi relative à la représentation du peuple, chapitre 35, de 10-11 George V a été modifiée comme il suit:

> Le jour fixé pour la mise en candidature dans les bourgs ne devra pas dépasser 7 jours francs après que l'officier rapporteur aura reçu l'ordre de convocation. . . . Le scrutin aura lieu le jour que choisira l'officier rapporteur, mais il ne devra pas s'écouler moins de six et pas plus de huit jours entiers à partir de la date fixée pour la présentation des candidats.

En Angleterre, le gouvernement n'a donc pas d'initiative à prendre. De plus, la loi décrète que quiconque cause du retard pour la tenue d'une élection partielle se rend coupable d'une contravention. Je me demande quelle attitude mon très honorable ami adopterait, s'il lui était donné de guider les destinées de la Grande-Bretagne à l'heure qu'il est? Or, cette doctrine, cela va sans dire, a toujours été acceptée ici.

[M. Lapointe.]

Mon très honorable ami a eu recours à l'argument ad hominem. Je n'ai pas éprouvé la moindre surprise à ce sujet, car c'est là son argument favori. Mais je ferai observer respectueusement à mon très honorable ami que l'argument ad hominem, même vu sous son aspect le plus engageant, est absolument méprisable. Il manque de logique, de persuasion, de bonne foi et de force. Bref, c'est un argument usé jusqu'à la corde.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous êtes dans mon cas.

M. LAPOINTE: Je ferai observer à mon très honorable ami que je n'emploie pas l'argument ad hominem, et je n'ai pas l'intention d'y avoir jamais recours. Pour moi, ni le premier ministre, ni le chef de l'opposition ne sont à blâmer pour avoir agi comme ils l'ont fait relativement à ces avis. Je suis donc à cent lieues d'avoir recours à l'argument ad hominem. Cependant, je prendrai la liberté de faire observer à mon très honorable ami que les citoyens du pays, hommes et femmes, ne sont pas disposés à l'heure qu'il est à accepter qu'une situation intolérable se perpétue par cette seule raison qu'elle existait sous un précédent régime. La majorité de la population canadienne n'incline nullement à croire qu'un mal peut devenir un bien du seul fait qu'il s'est produit à maintes reprises sous un autre régime. Si la doctrine que préconise le premier ministre était acceptée en définitive par le peuple canadien, je me demande de quelle façon notre pays, ou n'importe quel autre pays au monde, pourrait progresser ou accomplir des réformes désirables.

Mon très honorable ami a tort d'invoquer l'argument ad hominem. Dans les cas qu'il a cités, je n'hésite pas à affirmer que toutes les vacances furent remplies avant la convocation de la session parlementaire qui a suivi la disparition d'un député. Mon très honorable ami fait un signe de dénégation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas le moindre doute à cet égard.

M. LAPOINTE: Je suis également sûr de ce que j'avance; l'assertion que je fais est exacte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans certains cas, la vacance ne fut remplie qu'au bout d'une année.

M. LAPOINTE: J'ai pris note des cas cités par mon très honorable ami et cha-

que fois la vacance fut remplie avant la convocation de la session suivante.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'avez pas pris note de tous les cas que j'ai cités. (*Exclamations.*)

M. LAPOINTE: Mon très honorable ami ne peut pas écarter cette question d'un simple mot, comme il a voulu le faire l'autre jour à propos de la démission de l'ex-député de Saint-Antoine. Il lui est loisible de hocher la tête pour contredire mes assertions; cependant il ne peut empêcher les faits d'être les faits.

Au cours de la session de 1908—et ce que je vais dire démontrera que la doctrine à laquelle j'ai fait allusion tout à l'heure est acceptée ici au pays—l'ex-premier ministre du Canada (sir Robert Borden), qui occupait alors le poste de chef de l'opposition, a présenté un bill tendant à modifier la loi de la Chambre des communes.

Je renvoi mon très honorable ami à la page 5450 du compte rendu des débats de 1907-1908, où il pourra lire les lignes qui suivent:

M. R. L. Borden, propose la 2e lecture du projet de loi (n° 66) tendant à modifier la loi relative à la Chambre des communes, et il dit:

Monsieur l'Orateur: le projet de loi à l'étude tend à établir que les ordres de convocation en vue de pourvoir aux sièges vacants dans la Chambre des communes seront lancés dans un certain délai, et cela afin d'empêcher, comme la chose est arrivée par le passé, que les collèges électoraux ne soient trop longtemps privés de l'exercice de leurs droits politiques. Ce projet de loi est calqué presques littéralement sur la loi en vigueur dans la province d'Ontario depuis l'année dernière.

Sir Wilfrid s'est exprimé ainsi qu'il suit:

Monsieur l'Orateur, je tiens à demander au chef de l'opposition (M. R. L. Borden) si, en vue de l'usage invariablement suivi dans cette Chambre depuis l'établissement de la Confédération, il est d'avis qu'il soit nécessaire de saisir le Chambre de pareille mesure. Quand certains sièges électoraux sont devenus vacants dans l'intervalle de deux sessions, on a toujours eu soin de pourvoir à ces sièges avant la session et, si mes souvenir sont fidèles, nul collège électoral n'est demeuré privé de représentant, du moins au cours des dix ou douze années écoulées.

Cette ascertion, l'honorable député de King (N.-E.), qui était alors le chef de la gauche, ne l'a pas niée. Il a dit:

Au cas où la législature expirerait dans un mois ou quelques semaines, la Chambre serait autorisée à ordonner au greffier de la couronne en chancellerie de ne pas mettre à exécution la disposition en question dans cette circonstance spéciale. Mes souvenirs relativement aux incidents relatés par le premier ministre ne concordent pas précisément avec les siens, car, si je ne me trompe, le collège électoral de Saint-Jacques (Montréal) est demeuré sans représentant pendant toute une session.

C'était un de ces cas.

Sir Wilfrid Laurier: La division Saint-Jacques, dites-vous?

M. Borden: Mes souvenirs sont sans doute peu précis, mais au moins je me rappelle que pour un certain comté l'ordre de convocation aurait dû être lancé plus tôt qu'il ne l'a été.

Sans en être bien sûr, le chef de la gauche aurait donc dit alors ne pas pouvoir se rappeller un seul cas de vacance à l'égard duquel l'ordre de convocation n'eût pas été lancé avant la session qui allait suivre.

Pour ce qui est de la nécessité de tenir des élections complémentaires et de voir à ce que les circonscriptions devenues vacantes soient représentées pendant toutes les sessions du Parlement, je vais lire les remarques faites au cours de la même session par le même homme alors chef de la gauche, telles que les rapporte le compte rendu (p. 7862, v.a.). Le gouvernement d'alors avait proposé un projet de modification à la loi électorale et lors de la deuxième lecture de ce projet, l'honorable député de King, s'est plaint dans les termes qui suivent:

Il n'y a dans ce bill rien qui assure la tenue d'élections complémentaires dans un délai raisonnable. Rien non plus...

Je désirerais que mon très honorable ami fit attention à ces mots de son ancien chef:

Rien non plus n'assure que, dans le cas de plusieurs élections complémentaires, elles seront tenues toutes le même jour.

L'honorable député de King était et il est d'une opinion toute différente de celle du présent chef du Gouvernement. La Chambre a appuyé l'année suivante sur l'obligation de faire représenter au Parlement tous les collèges électoraux du pays. Une loi oblige le ministère à tenir des élections complémentaires dans les six mois qui suivent une vacance. C'est l'opinion publique qui imposa cette loi au Parlement. Je me souviens que, lors de la motion tendant à le 2e lecture, quelqu'un de la droite, un whip—c'était, je pense, l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson)—proposa l'ajournement du débat, proposition qui, dans le cours ordinaire des choses, aurait eut l'effet de mettre fin au bill, l'opinion publique contraignit le Gouvernement à permettre que le bill fût discuté une autre fois.

Le ministre de la Justice (M. Doherty) hoche la tête comme s'il eut été l'auteur du projet de loi; mais il a eu bien soin l'année dernière de nous prévenir par deux ou trois fois qu'il n'en avait pas eu la responsabilité, que c'était le représentant de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), et

que lui le ministre n'avait fait que fournir à la Chambre une occasion d'exprimer son avis.

Le très hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je fais pleinement honneur au représentant de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) d'avoir lui-même fait la proposition de loi dont il s'agit; mais l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) ne niera pas que, sans mon concours, donné même en l'absence du représentant de Georges-Etienne-Cartier, jusqu'au point de faire mienne sa proposition et de la faire passer, le bill ne serait jamais devenu loi. L'honorable député de Québec-Est est trop juste, s'il est au fait de ces circonstances, pour persister dans son attitude. Je prie le représentant de Georges-Etienne-Cartier de bien vouloir déclarer si ce que je dis là n'est point la vérité pure.

M. LAPOINTE: Je suis tout prêt à admettre que le bill n'aurait pas pu être adopté sans le concours de mon très honorable ami ni sans la complaisance avec laquelle il a bien voulu que l'on procédât à un examen de la proposition de loi.

Le très hon. M. DOHERTY: Oui, et, en l'absence de celui qui en était l'auteur, je l'ai moi-même soumise à la Chambre et je l'ai menée jusqu'au bout.

M. LAPOINTE: Oui, mais ce que je tiens à dire, c'est que mon très honorable ami prenait en même temps la peine de nous dire qu'il n'était pas responsable de ce projet de loi; que sa part ne consistait qu'à présenter ce projet afin que la Chambre eut l'avantage de le discuter.

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député voudrait-il lire ce que j'ai dit? Je ne rejète aucune responsabilité. Je ne faisais qu'attribuer le mérite à l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier pour ce projet de loi; je ne voulais pas lui enlever ses foudres.

M. LAPOINTE: Très bien. Alors mon honorable ami dira comme moi qu'il était de l'intention de la Chambre d'avoir des élections partielles dans un délai raisonnable, lorsque surviendraient des vacances, et l'objet de la loi n'était pas tel que dit ce soir par mon très honorable ami, le premier ministre, qui affirme que la disposition de la loi pour un délai de six mois autorisait le Gouvernement à attendre que ce délai soit expiré, ignorant les droits d'une circonscription à ce qu'elle soit représentée en Chambre, bien que l'élection partielle eut pu avoir lieu plus tôt.

[M. Lapointe.]

Lorsque ce projet de loi a été délibéré en comité; il a été prétendu que la stipulation d'un délai de soixante jours qui avait tout d'abord été insérée dans ce projet de loi par le député de Georges-Etienne-Cartier était trop court; qu'il vaudrait mieux le modifier pour six mois afin qu'il y ait tout le temps voulu pour la préparation des listes. L'intention du Parlement était donc que les élections eussent lieu immédiatement, ou aussitôt que possible, et la fixation d'un délai de pas plus de six mois a été insérée afin d'obvier à toute objection relativement à la préparation des listes.

Je désire de plus mentionner brièvement la démission de l'ancien député de Saint-Antoine. Le premier ministre dit qu'il ignorait que le député de Saint-Antoine eut fait une déclaration publique à Londres, en juillet dernier, comme quoi il avait donné sa démission. Le très honorable député a dit que c'était un rapport de journal tout probablement, et il a exprimé l'espoir que ces mots n'eussent pas été prononcés par l'ancien député de Saint-Antoine. Je dois dire que ce "rapport de journal" est le rapport imprimé de son discours; je l'ai en mains, et il est à la disposition du premier ministre. Il a été publié par l'Association parlementaire de l'empire; le premier ministre connaît certainement cette association. Le commencement de cette brochure se lit ainsi:

Confidentiel. Les Dominions et la Société des nations. Discours par sir Herbert Ames, M.P. (Canada), directeur financier du secrétariat de la Société des nations, prononcé à une réunion privée des membres de l'Association parlementaire de l'empire, dans les chambres de l'Association, à Westminister Hall, le 21 juillet 1920. Le très honorable Arthur Balfour, O.M., F.R.S., M.P., le lord président du conseil et le président du comité exécutif de l'Association parlementaire de l'empire (section anglaise) au fauteuil. Emis sous l'autorité de l'Association parlementaire, de l'empire (section anglaise), Westminster Hall, Edifices parlementaires, Londres, S.W.I.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de lire les noms des membres de l'Association parlementaire de l'empire qui sont donnée dans cette brochure. Nous lisons, après le rapport du discours:

Une réunion privée de l'Association parlementaire de l'empire a eu lieu dans les chambres de l'association, Westminister Hall, le 21 juillet 1920, alors que sir Herbert Ames, M.P. (Canada), directeur financier du secrétariat de la Société des nations, prononça un discours sur "Le Dominion et la Société des nations". Le très honorable Arthur J. Balfour, O.M., F.R.S., M.P., (Lord président du Conseil et le président du comité exécutif de l'Association parlementaire de l'empire) occupaient le fauteuil; l'assistance y était nombreuse et se composait

des membres de l'association de la Chambre des Pairs du Royaume et des Communes et des membres de l'association des parlements du Dominion.

Le président, M. Balfour, a présenté l'orateur; je ne crois pas nécessaire de vous lire ses observations; mais je désire lire de nouveau cette partie du discours de l'ancien député de Saint-Antoine, et je demanderai maintenant à mon très honorable ami s'il croit que ces mots ont été prononcés par sir Herbert Ames ou non.

Ma démission est entre les mains de l'Orateur, parce que j'ai constaté que mes nouvelles fonctions étaient plus que suffisantes pour occuper tout le temps et l'attention que je puis y mette.

Quelques DEPUTES: Quelle est la date?

M. LAPOINTE: Le 21 juillet 1920. Je passerai avec plaisir ce livre à mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne l'ai jamais vu. Je ne doute pas qu'il ait été bien lu par mon honorable ami. Tout ce que je puis dire, c'est que si sir Herbert Ames a dit cela, il a évidemment fait erreur.

Plusieurs DEPUTES: Quelle honte!

M. LAPOINTE: Mon très honorable ami change d'attitude.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

M. LAPOINTE: Mon très honorable ami disait il y a quelques instants qu'il ne croyait pas que le député de Saint-Antoine eût fait cette déclaration. J'ai pris ses paroles par écrit à ce moment-là. Il dit maintenant qu'il ne doute pas que ces paroles aient été prononcées, mais que sir Herbert Ames faisait erreur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela.

Des DEPUTES: Le règlement!

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me propose d'en appeler au règlement, mal gré le bruit. Je déclare que l'honorable député n'a pas le droit de dénaturer mes paroles, surtout l'instant après où je les ai prononcées. J'ai déclaré que je ne savais pas s'il avait fait cette déclaration; j'avais peine à le croire. Je sais que l'autorité est excellente. J'ai ajouté que je ne doutais pas que l'honorable député lisait exactement; cependant, le langage de l'Orateur est consigné par écrit—et je ne pense pas que la députation ait l'intention de le récuser—et il porte que si la déclaration a été faite, cela a été une erreur évidente. J'ignore ce que les députés cherchent à prouver. S'ils croient qu'un membre du ministère a failli à l'honneur sous ce rapport, que l'un d'eux le déclare sous la responsabilité de son mandat.

M. LAPOINTE: J'assume la responsabilité de tout ce que je dis en cette enceinte, et mon très honorable ami peut être certain que je continuerai à prendre la responsabilité de tout ce que je dirai ce soir. Peut-il affirmer qu'un homme de la réputation de sir Herbert Ames, qui pendant tant d'années a représenté ici Saint-Antoine, que le Gouvernement a nommé à un poste important dans la Société des nations, aurait pu affirmer une telle chose si elle n'avait pas été vraie? Celui-ci a déclaré que sa démission était entre les mains de l'Orateur. Je ne doute pas qu'elle ne s'y trouvait pas; cependant, il y a assurément eu une erreur ou une faute, de quelque nom qu'on la nomme, quelque part, et c'est ce que nous aimerions découvrir...

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous feriez mieux de la demander à sir Herbert Ames.

M. LAPOINTE: ...surtout dans les circonstances où toute l'affaire s'est passée. Je ne veux pas m'attarder à ce sujet, bien qu'il soit fort intéressant. Je conçois bien que le premier ministre ne peut pas reprendre la parole, mais j'inviterai celui qui me suivra à dire quel est celui qui a gardé cette lettre de démission contre le gré du représentant de Saint-Antoine, car il avait exprimé formellement, dans cette déclaration, sa volonté que sa lettre fût remise à monsieur l'Orateur. Il a dit qu'elle se trouvait entre ses mains. Quel est celui qui a gardé cette lettre de démission contre le gré du député de Saint-Antoine, alors que ce dernier avait en l'idée qu'elle vous était parvenue, monsieur l'Orateur?

Je demanderai aussi, et j'appellerai l'attention de la Chambre sur cette deuxième question: comment se fait-il que la démission ait été signée en présence du premier whip du parti ministériel et qu'elle ait été annoncée quelques jours plus tard dans la ville de Londres par le député qui y avait mis sa signature? En tout cela, je veux bien accepter, et j'accepte, il va sans dire, la déclaration du premier ministre; mais le grand parti conservateur semble bizarrement organisé, puisque le premier whip a attesté la démission d'un député important, puisque ce député a annoncé publiquement sa démission à Londres et que les chef du parti n'en savaient rien. Je demanderai en-

core comment il se fait que les députés qui ont signé cette démission à titre de témoins aient certifié qu'elle a été écrite le 14 février. Dans son habile raisonnement tiré par les cheveux, le premier ministre a déclaré que ces députés ont attesté la signature, et la signature seulement, et que tout était parfait. Il ne voit pas d'irrégularité dans l'affaire. J'appellerai l'attention de la Chambre sur le texte de la loi. L'article 5 du chaptire 11 des Statuts revisés du Canada est ainsi conçu:

Tout député à la Chambre des communes qui désire se démettre de son mandat peut:

(b) En adressant et faisant remettre à l'Orateur une déclaration de son intention de remettre son mandat, par un écrit sous son seing et sceau devant deux témoins...

Et ainsi de suite. Il ne suffit pas d'apposer la signature en présence des témoins, mais la démission doit être donnée par écrit devant eux. Mon très honorable ami dit-il que la date n'est pas une partie importante de ce document?

M. BRISTOL: En sa qualité d'avocat, l'honorable député dira-t-il que cet article de la loi exige que la date se trouve sur le document au moment de la signature?

M. LAPOINTE: Je le dis assurément, en ma qualité d'avocat.

M. BRISTOL: Je ne le pense pas.

M. LAPOINTE: Je suis prêt à discuter le point avec mon honorable ami même devant les tribunaux d'Ontario. La chose est tellement claire qu'elle ne souffre pas de discussion. Je m'étonne que le premier ministre vienne dire sous sa responsabilité d'homme public qu'il n'y a rien d'irrégulier dans cette procédure; je m'étonne qu'il laisse une telle assertion se répandre dans tout le pays. Il ne faut pas lui demander compte, dira-t-il, de cette irrégularité; il n'a rien su de tout ce qui se rattache à cette démission; mais je me demande comment il se fait que le chef du Gouvernement, que le premier citoyen du pays puisse venir dire qu'il n'y a rien d'irrégulier en cette affaire.

Il est une autre chose que je désire signaler à la Chambre. Mon très honorable ami s'est fortement indigné du langage du chef de l'opposition au sujet de ses réponses aux questions que des membres de la gauche lui ont faites ici même. Le chef de l'opposition a parlé d'un manque de franchise. Le 2 mars, j'ai lu dans cette Chambre, en présence de mon très honorable ami, les paroles de l'ancien représentant de Saint-Antoine, que j'ai rapportées ce soir. J'ai alors déclaré—j'avais la brochure à la main et elle était à la disposition de mon très honorable ami—que sir Herbert Ames avait fait cette déclaration devant l'Empire Parliamentary Association au mois de juillet dernier. Le 3 mars, répondant à une question posée à mon très honorable ami pour savoir s'il avait connaissance d'une déclaration publique qu'aurait faite le député de Saint-Antoine, il a répondu, et sa réponse est rapportée à la page 514 de l'édition non revisée du hansard:

Je n'ai vu aucune déclaration publique faite par le représentant de Saint-Antoine ou en son nom; je n'ai pas non plus reçu de communication dont je puisse faire part à la Chambre.

Certes, mon très honorable ami savait, le 3 mars, que le député de Saint-Antoine avait fait une déclaration publique. J'avais lu cette dernière la veille et mon très honorable ami était présent lorsque j'ai rapporté les paroles que j'ai lues de nouveau aujourd'hui. Il ne niera assurément pas qu'il se trouvait en face de moi pendant tout mon discours sur l'adresse. Le nie-t-il?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a pu la lire lorsque j'étais probablement très affairé. Je n'en ai pas entendu la lecture. S'il attache à ce fait une très grande importance, je crois qu'il grossit une bagatelle. S'il en a fait lecture, passe; cependant, je n'en ai pas entendu parler avant que le chef de l'opposition ait pris la parole. Toutefois, qu'est-ce que cela importe?

M. LAPOINTE: Puis-je rafraîchir les souvenirs du premier ministre? Se souvient-il qu'à la fin de mon discours—il était alors à son siège—monsieur l'Orateur s'est levé pour déclarer que, vu la déclaration que j'avais lue, il jugeait nécessaire de dire qu'il n'avait pas reçu la démission?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'en souviens.

M. LAPOINTE: Or, monsieur l'Orateur n'aurait pas pu tenir ce langage si je n'avais pas répété la déclaration du député de Saint-Antoine. Voici une autre circonstance bizarre de cette affaire: comment se fait-il que le 14 février soit reconnu comme le jour où ce document est devenu officiel? Comment se fait-il que le document, ayant été entre les mains de quelqu'un parmi la droite, ait été gardé trois ou quatre semaines après la prétendue signature du 14 février, et surtout jusqu'à ce que l'adresse eût été mise aux voix en cette enceinte?

L'hon. M. FIELDING: C'était la Saint-Valentin.

M. LAPOINTE: Ce sont là toutes les circonstances qui n'ont pas encore été expliquées. Le raisonnement de mon très honorable ami lui-même n'a pas encore dissipé une partie de ce qu'il appelle le mystère. Outre qu'elles donnent des représentants à la population de ce pays comme la Constitution lui en reconnaît le droit, les élections complémentaires ont aussi l'avantage de prouver si le Gouvernement du jour possède encore la confiance du pays. A cet égard, elles sont très importantes, et, ainsi que je l'ai démontré l'autre jour, les gouvernements d'autres pays ont démissionné parce que les élections complémentaires avaient démontré que le courant de l'opinion publique leur était défavorable. Je ne devrais probablement pas me servir de cet argument ici parce qu'il est la raison même qui porte nos amis de la droite à ne pas vouloir d'élection complémentaires. A l'heure présente, il y a des mandats vacants en différentes parties du Canada. Dans l'Ouest, il y a une vacance à Medicine-Hat; il y en a une dans York (Ontario), deux dans la province de Québec, et une dans les Provinces maritimes, sans faire mention de celle de Leeds. Dans la plupart de ces circonstances, le gouvernement et même le parti conservateur ont toujours triomphé par de fortes majorités; ces circonscriptions sont considérées comme n'offrant aucun danger pour les conservateurs.

Pourquoi le Gouvernement craindrait-il de prendre ce risque et donner aux électeurs de ces circonscriptions l'occasion d'être représentées au parlement? Elles ont le droit d'être représentées ici. Dans le discours du trône lui-même, il nous est dit que les questions d'importance primordiale pour le peuple seraient soumises à la Chambre durant cette session.

On nous dit qu'il y aura une révision du tarif. Nous envisageons une situation relativement aux chemins de fer qui est des plus sérieuses. Le peuple canadien a sûrement le droit de se faire entendre lorsqu'il s'agit de la solution de ces problèmes. Prenons le cas de la division de Saint-Antoine. Personne ne dira qu'elle est une circonscription libérale. Je ne crois pas qu'elle ait jamais été représentée à la Chambre par un député libéral. Or, les électeurs de Saint-Antoine ont des vues très prononcées sur certaines questions qui sont d'intérêt public. Vous lirez tous les jours dans la *Montreal Gazette* des lettres dans lesquelles l'on discute la situation de nos voies ferrées, à l'heure actuelle, et qui sont écrites par des électeurs de Saint-Antoine qui appuient le Gouvernement. Lorsque la question se discute ici, les électeurs de Sainte-Antoine ont droit à ce que leurs vues soient portées ou Parlement. Ils ont droit d'exiger d'être représentés lors de la délibération de ces questions. Ils ont droit d'exiger la représentation lors de la fixation du tarif douanier par le Parlement. Les électeurs de ces cinq ou six circonscriptions, qui ne sont pas représentées ici aujourd'hui, ont droit de se faire entendre en ce qui concerne les problèmes de l'empire, problèmes qui seront discutés à la conférence à laquelle mon très honorable ami doit se rendre au mois de juin. Toutes ces questions seront examinées durant la présente session, et les électeurs de Sainte-Antoine, de York-Ouest, de York-Sunbury, d'Yamaska et de Medicine-Hat, ont le droit d'avoir des représentants à la Chambre, qui parlent en leur nom, lorsque ces questions seront mises à l'étude.

Tel est le sujet qui a été présenté cet après-midi par le ministre de la Marine (M. Ballantyne), lorsqu'il a fait sa déclaration. C'est encore là une grande question. C'est une question importante, et les électeurs de Saint-Antoine ont des opinions tranchées sur l'administration gouvernementale à ce sujet. Ils ont droit à ce que ces opinions soient exprimées à la Chambre, quelle raison y a-t-il donc pour que le Gouvernement ne fasse pas d'élections partielles dans ces diverses circonscriptions? Pourquoi ne pas se fier au peuple? En évitant cette responsabilité, le Gouvernement laisse entendre qu'il ne se fie pas au peuple, qu'il ne se fie pas à lui-même. Il craint ne pas avoir la confiance du peuple, et conséquemment il ne veut pas que le scrutin révèle cette méfiance. Permettez-moi de dire, en terminant que plus il y aura de délai à ce sujet, et pire sera le sort de ceux qui en sont responsables. Le jour viendra alors que le peuple aura le droit et l'occasion d'exprimer son opinion et de voter; à ce moment, nous entendrons une histoire différente de celle de ce soir.

M. CLARK (Red-Deer): Je veux en quelque mots dire à la Chambre comment je voterai, à ce sujet, et pourquoi. Ma première raison s'explique jusqu'à un certain point lorsque j'exprime l'espoir que, quand on voudra blâmer l'administration gouvernementale ou adopter un vote de censure contre elle, nous n'aurons pas une seconde édition de la campagne oratoire que nous avons eue l'automne dernier.

Je crois que le leader de l'opposition (M. Mackenzie King) a réussi à persuader le public d'une chose, et c'est qu'il veut une élection. Il ne saurait y avoir de doute à ce sujet, si nous lui reconnaissons le mérite,

comme je le fais moi-même, pour la sincérité dont il a fait preuve dans les divers discours qu'il a prononcés sur ce sujet.

Nous avons été saisis d'une résolution qui était un vote de confiance ou de déchéance, ce à quoi le public s'attendait d'après le discours du trône. Il était à propos, à l'ouverture de la session, qu'il y eut une démonstration quelconque, vu la situation que le pays a à envisager. Le grand objectif de mon honorable ami dans cette résolution, c'était une élection. Mais les vues du Gouvernement étaient autres que les siennes à ce moment, et il nous dit maintenant que s'il est impossible d'obtenir une élection générale, il faudrait au moins quelques élections partielles.

Puis-je dire à mon honorable ami, en toute sincérité, qu'une élection n'est pas un principe. Elle ne saurait avoir de portée en ce qui concerne nos grands problèmes sur l'attitude de mon honorable ami et ses partisans, au cas où ils viendraient au pouvoir. C'est le moyen de mettre un principe en pratique, si toutefois un principe appartient à ceux qui puissent être appelés à diriger. On a parlé d'une échappatoire, et je crois que le mot a été employé par mon honorable ami lui-même dans une autre circonstance.

Mais cette insistance pour une élection ferait croire, il me semble, qu'il veut éviter un devoir incontestable, celui de dire au peuple ce qu'il ferait dans le cas où il deviendrait premier ministre. Lors du débat sur l'adresse, mon très honorable ami le premier ministre (M. Meighen) et son Gouvernement ont affiché la protection comme principal article de leur programme et cela, en réponse à une question directe que lui a posée mon honorable ami, d'un bout à l'autre du pays. Quelle est l'attitude du leader de l'opposition au sujet de la protection? Mon honorable ami a-t-il répondu à cette question?

Quelques DEPUTES: Oh! non.

M. CLARK (Red-Deer): Il n'y a jamais répondu, et je désire exprimer l'opinion—je le fais en toute humilité, mais c'est mon opinion, et tant que je serai ici, j'ai le droit d'exprimer mes vues—qu'en ce moment, depuis l'Etat jusqu'à l'Ouest, le peuple canadien s'occupe beaucoup plus de l'attitude précise de l'honorable député au sujet du régime de protection qu'il ne s'occupe d'aucune des résolutions qu'il a proposées à la Chambre. C'est ce que je crois sincèrement, et je désirerais qu'il s'assurât de la chose et je désirerais qu'il s'assurât de la chose et

[M. Clark (Red-Deer).]

croire inévitablement qu'il désire obtenir carte blanche de l'électorat sans avoir à énoncer aucun principe au sujet de la protection. Ce que le peuple aimerait ce n'est pas un appel électoral soulevé à tout propos, mais un programme qui serait appliqué après une élection. Nous avons une longue session en perspective, et j'espère que mon honorable ami prendra à cœur ce que je dis en toute sincérité et amitié.

J'en arrive à la deuxième raison qui m'engage à voter contre la résolution de mon honorable ami le leader de l'opposition. Aujourd'hui même, il s'est présenté à mon honorable ami et à ses partisans une excellente occasion de proposer une résolution relativement à une question sur laquelle repose toute la discussion, résolution qui aurait été un vote de censure sans possibilité de l'interpréter autrement. Qu'est-il arrivé en Chambre aujourd'hui? Deux des plus forts partisans de mon honorable ami ont prétendu que les prévisions budgétaires du ministre de la Marine, et dont la Chambre est saisie, avaient été augmentées de millions, et de millions de l'argent du peuple depuis l'armistice, contrairement au bien public, contrairement aux meilleurs intérêts du pays. Je demanderai donc aux honorables députés ainsi qu'au peuple canadien: pouvait-on souhaiter meilleure occasion de consulter la Chambre sur un grand principe politique? Mon honorable ami nous parle de grands problèmes. N'est-ce pas là un problème? D'après ce que disent mes honorables amis de Maisonneuve (M. Lemieux), du Cap Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie) n'est-ce pas là un vaste problème, beaucoup plus vaste que celui des six siéges vacants? Mon honorable ami veut éviter la solution de ce problème, et il propose une résolution, laquelle, après tout, n'a aucune relation logique avec les prévisions budgétaires du ministère de la Marine et, certes, encore moins avec le gaspillage des deniers publics dans la construction de navires qui ne valent guère, si nous en croyons les propres amis de l'honorable député.

J'ai moi-même cité un chiffre cet après-midi. Je n'entrerai pas dans les détails de la question de l'expédition de marchandises, car je ne serais pas en règle. Je ne cite ce chiffre que pour mieux expliquer mes vues. J'ai dit que les journaux du pays annonçaient couramment que jusqu'à l'armistice, le Gouvernement n'avait dépensé que seize millions et demie pour une marine marchande. Ce chiffre s'élève

maintenant à près de soixante-dix millions. C'est-à-dire que, selon les partisans de mon honorable ami, cinquante millions ont fait fausse route depuis le jour où l'on aurait dû abandonner cette politique. Pourquoi donc n'aurions-nous pas une résolution de confiance ou de non-confiance dans l'administration sur la question même dont la Chambre est logiquement saisie—c'est-à-dire les prévisions budgétaires du ministre de la Marine? Voilà deux raisons qui me feront voter contre l'amendement de mon honorable ami. La troisième raison est celle-ci: ce que propose mon honorable ami est un renversement de la procédure parlementaire du Canada depuis la confédération jusqu'à maintenant. Quelle a été cette procédure? C'est que les lois canadiennes, élaborées sagement par nos ancêtres, ont laissé à la discrétion du Gouvernement du jour la décision d'un appel au peuple. Tel est le principe établi, et il n'y a pas à s'en éloigner. Tel a été le principe directeur du Gouvernement du Canada jusqu'à la loi d'il y a deux ans. Mon honorable ami propose donc comme je l'ai dit, que nous revoquions un procédé qui, je le répète, existe depuis la confédération.

Mais que nous demande-t-on encore? On nous demande de renverser la loi du pays au moyen d'une résolution du Parlement. Mon honorable ami de Québec-Est (M. Lapointe) a dit, à bon droit, qu'il existe, en Angleterre, une loi précise sur cette question des élections complémentaires et il l'a expliqué à la Chambre. Elle a investi l'Orateur de pouvoir discrétionnaire dont jouissait le Gouvernement. Toutes les élections complémentaires, sans exception, ont lieu là-bas dans un délai fixe, et sans qu'on y puisse rien changer; mais aucun membre de la députation—qu'il soit chef de l'opposition ou remplisse quelque autre rôle dans la Chambre anglaise—ne viendra, après une heure ou une heure et demie d'avis aux autres membres de la députation, proposer qu'on méconnaise la loi anglaise, celle qui régit les élections complémentaires. Je me permets de faire observer à mon honorable ami de Québec-Est et à l'honorable chef de l'opposition que nous avons une loi, au Canada; et qu'en sujet de l'empire britannique respectueux de la loi, nous sommes aussi intéressés à l'observance de la loi, au Canada, quelle qu'elle soit, que les anglais sont soucieux de l'observance de la loi anglaise. L'argument que mon honorable ami tire de la situation en Angleterre, ont lieu de lui venir en aide, milite contre sa prétention. La loi de là-bas diffère de la nôtre et c'est le parlement anglais qui l'a faite, tout comme le Parlement canadien a fait la nôtre. L'Angleterre fait ses élections complémentaires suivant sa loi. Pour être logique, non seulement pour être logique mais pour obéir à la constitution et témoigner le respect que le Parlement doit toujours avoir pour les lois du pays,—nous devrions assurément nous conformer à cette loi-ci. Et de quand date-t-elle? La loi qui régit présentement les élections complémentaires fédérales fut adoptée, à l'avant-dernière session, par ce même Parlement, composé des mêmes membres qu'aujourd'hui, et sur l'initiative d'un honorable député qui occupe un siège parmi les partisans de mon honorable ami le chef de l'opposition et lui donne son appui.

M. EDWARDS: Et adoptée unanimement.

M. CLARK (Red-Deer): En effet adoptée unanimement; les deux côtés tombèrent d'accord. Mais le grand point, c'est qu'elle a été adoptée sur l'initiative d'un honorable député d'une des divisions de Montréal, lequel, je crois, a mérité la reconnaissance du pays entier, en essayant, en tout cas, de limiter le délai qui est accordé au Gouvernement à cet égard. Or, monsieur l'Orateur, avec ma mentalité, mon désir d'être logique, et d'obéir à la constitution et aux lois du pays,—je ne puis concevoir, comment ces honorables députés peuvent ne pas tenir compte du raisonnement que je viens de leur présenter. Si la loi est mauvaise,—et ce serait pour mon honorable ami de Montréal faire un terrible aveu, puisqu'il a appliqué à la rédiger toute sa sagacité d'avocat,—s'il avoue qu'il a commis là une erreur, que tout le Parlement du Canada s'est trompé, en adoptant cette loi,—quel est notre devoir logique? Qu'incombe-t-il logiquement, aujourd'hui, à tout Parlement en présence d'une loi mauvaise? Ce n'est pas de présenter une résolution l'abrogeant mais bien de l'infirmer, de la modifier. Voilà le devoir manifeste des citoyens et des législateurs du Canada. Il est vrai que si, par hasard, c'est une loi de tarif, elle est mauvaise; certes, il nous incombe d'imprimer ici nos opinions sur les lois de tarif, comme toutes les autres; mais pour les fins d'une loi comme celle-ci assurément notre devoir manifeste, si elle est mauvaise, est de la modifier. Pour ma part, je concluerai en disant que je ne conçois pas d'affront plus grand

à faire au Parlement,—j'emploie ces mots délibérément et à dessein,—je ne conçois pas de plus grand affront à faire au Parlement, que de l'inviter par un projet de résolution dicté surtout, je le crains, par rien autre chose que l'intérêt immédiat d'un parti à infirmer de sa propre initiative une loi solennelle qu'il a promulguée il y a à peine deux ans.

M. EDWARDS: J'aimerais faire quelques observations, et comme je m'en tiendrai aux points saillants, je ne crois pas nécessaire de parler aussi longuement que l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) dans son discours un peu massif d'il y a quelques instants. L'honorable député s'est grandement indigné de ce que certaines divisions électorales du Canada soient actuellement sans représentants en cette Chambre. Il a affirmé, ce que chacun reconnaît — c'est le droit de toute division électorale d'être représentée au Parlement. Et il a parlé de ceux qui ont combattu et répandu leur sang pour assurer au peuple le grand avantage d'avoir des députés au Parlement.

Cependant, l'honorable député a délicatement passé par dessus une situation qui existe dans certain comté du Canada et dont il aurait du se souvenir si ces collègues ne l'ont pas fait. Je conviens avec l'honorable député que c'est le droit de tout comté du Canada d'être représenté au Parlement, mais je vais lui poser cette question: que pense-t-il des deux comtés qui sont actuellement représentés par l'honorable député qui siège immédiatement à droite du chef officiel de l'opposition? Comment se fait-il que l'honorable député n'a pas abandonné l'un de ces sièges pour donner à ses commettants l'occasion d'élire un représentant à la Chambre des communes? L'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) se plaint de ce que certains comtés ont été privés de leur représentant depuis deux ou trois mois, mais il ne semble pas s'affecter du fait que l'un de ces deux comtés dont j'ai parlé a été privé de son représentant depuis quatre ans. Pourquoi l'honorable chef de l'opposition ne force-t-il pas l'honorable député qui siège à sa droite de remettre un de ces deux mandats et de permettre une élection soit dans le comté de Maisonneuve, soit dans celui de Gaspé? Je crois que la raison a été suggérée par l'honorable député de Red-Deer. L'honorable leader de l'opposition officielle a pris part à certaines élections partielles, c'est vrai, et nous l'avons vu figurer d'une manière dans certaines parties du pays et d'une autre manière dans d'autres parties. Je crois que si nous savions la vérité et si nous connaissions ses vraies raisons pour ne pas amener une élection dans l'un ou l'autre de ces comtés, c'est qu'il craint d'en appeler aux électeurs à ces endroits.

(*Exclamations.*)

M. ARCHAMBAULT: Laissez-moi rire.

M. EDWARDS: Mes honorables amis de la gauche et l'honorable député de Chambly-Verchères en particulier, ont le privilège du rire. Il est si beau à tout moment qu'il ne peut rien ajouter à sa beauté, même quand sa figure s'éclaire d'un sourire. Cependant, quand l'honorable chef de l'opposition accuse le Gouvernement de craindre des élections dans certains comtés, j'ai le droit de tirer les mêmes conclusions et demander comment il se fait qu'il n'oblige pas l'honorable député qui siège à ses côtés de remettre un de ses mandats afin de permettre à ses électeurs de se prononcer. J'ai dit qu'il craignait de connaître le sentiment public dans l'un de ces deux comtés qui est un comté manufacturier et il le craint aussi dans l'autre qui me semble en grande partie rurale; il craint aussi de connaître son opinion, tout comme il a craint de connaître l'opinion de ses amis à la Chambre en présentant une résolution catégorique touchant le tarif, et nous en avons vu la preuve dans son maigre amendement à l'adresse en réponse au discours du trône.

Mais, monsieur l'Orateur, examinons un instant combien il serait déraisonnable de s'attendre à voir un honorable député de la Chambre, sauf peut-être le chef de l'opposition, voter en faveur de la résolution qu'il a présentée. Je crois ne pas me tromper en disant qu'il ne faisait pas partie de la Chambre en 1919 alors que nous avons adopté la loi fixant à six mois le délai accordé pour faire des élections partielles. S'il n'était pas ici, nous ne pouvons lui faire porter la responsabilité de cette loi. Mais l'honorable député de Queen-et-Shelburne était alors député et, en appuyant cette résolution il semble mettre en doute la sagesse du vote qu'il a donné quand la loi en question a été adoptée. Est-il raisonnable de me demander ou de demander à un autre député de voter pour une résolution rédigée comme celle-ci quand il y a deux sessions nous avons adopté à l'unanimité une loi qui donnait un pouvoir discrétionnaire de six mois au Gouvernement en ce qui regarde les élections partielles. Si cette loi est défectueuse et si la période de six mois semble trop longue, la loi devrait être modifiée, mais tant que cette loi demeurera en vigueur, la discré-

tion du Gouvernement persiste pendant ces six mois, exactement comme sa discrétion était limitée avant l'adotpion de cette loi.

Je prétends qu'aucun des députés qui ont voté en faveur de cette loi il y a deux sessions ne saurait, logiquement ou raisonnablement, appuyer l'amendement qui a été présenté par l'honorable chef de l'opposition cet après-midi.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur cette résolution dit que la Chambre est d'avis que la représentation au Parlement étant un droit essentiel du peuple, les électeurs devraient être convoqués, et ainsi de suite. Il n'y a aucun doute que ce droit essentiel devrait être reconnu au peuple en autant qu'il est raisonnablement possible de le faire et si nous tenons cette résolution comme une pieuse déclaration de principes, il n'y a pas de doute sur ce que nous devons faire en ce qui regarde sa première partie. Mais une question qui peut se soulever est celle de savoir ce que nous devons faire, étant donné que nous croyons que tous doivent être représentés à la Chambre et que d'aucuns ne le sont pas. Comme l'a fait observer l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) nous avons adopté, il y a peu de temps, une loi touchant les cas de ce genre, et je crois que nous avons bien fait. On peut avoir à se plaindre de cette loi, et si l'on se proposait de la modifier pour limiter davantage le délai dans lequel le Gouvernement doit demander des élections complémentaires, je crois que je serais disposé à appuyer une motion de ce genre.

Cependant, ce n'est pas ce qu'on nous demande. Comme l'ont déclaré les deux orateurs qui m'ont précédé, on nous demande pour ainsi dire d'écarter cette loi et d'agir maintenant différemment de ce que nous avions décidé devoir faire quand nous avons adopté la loi. Je ne crois pas que ce soit là une bonne manière d'agir. Si nous faisons ce que nous devons, nous devons aussi le bien faire.

On a parlé de la démission d'un ancien membre de la Chambre, sir Herbert Ames, et bien que je n'aie pas entendu toute la discussion il me semble que, en l'absence de meilleures explications que celles que j'ai entendues, il y a une équivoque qu'il importe de faire disparaître.

Notre loi déclare qu'un ordre de convocation doit être lancé dans les six mois qui suivent votre déclaration, monsieur l'Orateur. Mais, pour autant que je puis comprendre la loi électorale, il n'y a pas de délai fixé pour la tenue du scrutin et il me semble que la loi est défectueuse sous ce rapport. Je crois que nous comptions que le Gouvernement agirait loyalement à ce sujet. Je ne sais pas si le Gouvernement a bien ou mal agi, mais on m'a dit, à tort ou à raison, que la convocation des électeurs d'Elgin a été faite environ trois mois avant la date du scrutin. Si le Gouvernement peut retarder les élections partielles grâce au pouvoir qu'il possède de fixer la date du scrutin, il serait aussi bien de ne pas faire d'élections du tout. Je crois que nous devrions remédier à ce défaut de la loi de la manière que j'ai suggéré, c'est-à-dire en modifiant la loi plutôt qu'en soumettant des résolutions pour réparer le défaut.

D'après les rapports que j'ai reçus touchant l'élection d'Elgin-Est, il me semble qu'il y a eu là quelque chose de louche et nous devrions avoir des explications. Cependant, le simple fait que des soupçons s'attachent à certains actes du Gouvernement ne justifient pas, à mes yeux, l'adoption d'une résolution d'après laquelle nous devrions passer outre à la loi et condamner le Gouvernement pour ne pas avoir accompli des actes que la loi ne lui demande pas d'accomplir. C'est pour cela que je croirai bon de voter contre la motion. Non seulement je me crois justifié d'agir ainsi, mais je crois que c'est mon devoir, et mes explications sont venues expliquer mon attitude.

Je suis tout à fait d'accord avec l'honorable chef de l'opposition sur le motif invoqué dans les premières lignes de la résolution et disant que toutes les parties du pays doivent être représentées au Parlement. Si la loi est faite aujourd'hui de telle manière que le Gouvernement puisse empêcher une partie quelconque du pays d'avoir la représentation à laquelle elle a droit, il importe de modifier cette loi. Mais je ne vois pas ce que nous pourrions gagner même si cette résolution était acceptée par le Gouvernement et s'il faisait les démarches nécessaires pour convoquer les collèges électoraux afin de remplir les vides qui existent aujourd'hui, car j'espère bien que cette session ne durera pas assez longtemps pour que les députés élus à ces élections partielles puissent prendre leur siège ici. En tous les cas, je ne vois pas qu'on avance à grand'chose en présentant à la Chambre de nouveaux députés vers la fin de la session et au moment où nous poussons activement les affaires dans notre désir de retourner chez nous.

L'hon. M. FIELDING: La question a été si complètement débattue, monsieur l'Orateur que je ne puis espérer rien ajouter d'essentiel à la discussion, il est cependant

deux ou trois idées sur lesquelles je demanderai qu'on me permette d'attirer l'attention de la Chambre.

Présumant de ma longue expérience ici, j'ai, au cours du débat qui a eu lieu il y a quelques jours, déclaré à mon très honorable ami le leader du Gouvernement (M. Meighen) que je croyais qu'il aurait agi sagement si, au lieu de faire appel au sentiment de parti et de traiter l'amendement comme un vote de blâme contre le Gouvernement il l'avait accepté, puis qu'il ne faisait qu'affirmer un des principes vitaux du gouvernement parlementaire. Jugeant de ce qui s'est produit depuis, de la discussion dans la presse et des rapports qui me sont parvenus touchant les vues des honorables députés exprimées par des conversations particulières, je crois pouvoir dire que mon très honorable ami doit aujourd'hui regretter de ne pas avoir adopté ma manière de voir.

Je peux me tromper, mais comme il ne paraît pas très calme aujourd'hui, il pense probablement qu'il aurait été plus sage d'accepter la motion. Au risque de me répéter, je tiens de nouveau à exprimer le regret que mon honorable ami ne puisse voir qu'il est sage d'accepter la motion présentée à la Chambre parce que c'est simplement l'affirmation d'un des premiers principes de notre gouvernement parlementaire. Lorsque mon très honorable ami dit que cet amendement doit aussi être traité comme une motion de manque de confiance, je déclare de nouveau qu'il ne représente pas la chose avec justice. Je parle de mémoire, mais je suis persuadé que je puis dire sans crainte qu'il y a des précédents et de bons précédents sous tous les gouvernements au Canada pour l'acceptation par le Gouvernement d'un amendement à la motion de siéger en comité des subsides quand il ne contient rien en lui-même de nuisible, quand il affirme quelque chose qui est reconnu comme juste et bon et qui ne devrait pas être repoussé simplement parce que c'est un amendement à la discussion des subsides. Je n'ai pas consulté les autorités, mais mon souvenir justifiera, je crois, ce que j'avance. S'il arrive plus tard, après recherches faites, que je me suis trompé, je serai le premier à faire une correction, mais je suis assez sûr que j'ai raison. Ce n'est donc pas un argument concluant de dire que cette motion doit être repoussée parce que c'est un amendement à la discussion des subsides; si elle affirme quelque chose qui est juste, vrai et raisonnable, la Chambre doit l'accepter. Je crains que mon très honorable ami ne mette trop à contribution la loyauté de ses amis quand il leur demande de repousser des propositions si simples et si vitales à l'administration des affaires publiques, d'accord avec les institutions du gouvernement parlementaire anglais.

[L'hon. M. Fielding.]

Un mot ou deux au sujet de la question de l'avis donné. Je voudrais rappeler à la Chambre que d'après les règlements comparativements récents, d'après une règle que j'appellerais, si ce n'était pas offensant, une strangulation parlementaire et dont mon très honorable ami le premier ministre est probablement plus responsable que personne autre, en raison des restrictions qui sont maintenant imposées à la discussion dans cette Chambre, c'est le seul jour cette semaine où nous pouvons critiquer l'action du Gouvernement par une motion de ce genre. Il y a trois jours réservés au Gouvernement cette semaine, mardi, jeudi et vendredi. Le jeudi et le vendredi, l'orateur quitte le fauteuil sans discussion et nous n'aurions aucune possibilité ces jours-là de présenter une telle motion. Par conséquent, à moins de présenter notre motion aujourd'hui mardi, nous ne pourrions pas la proposer avant une autre semaine et c'est, je pense, une raison suffisante. Mais laissez-moi dire à mon très honorable ami qu'il y a encore une autre raison. Nous avons eu quelque jours de congé; les députés sont dispersés dans les différentes provinces, quelques-uns ne sont pas encore revenus. Si nous devions profiter de cette occasion de présenter la motion à la Chambre, nous devrions avoir une consultation rapide aujourd'hui après le retour de quelques-uns des députés. Dans ces circonstances, dont mon très honorable ami ne peut pas s'absoudre parce qu'il a eu une grande part à l'élaboration des règles — nous ne pouvions pas soulever cette question à moins de la présenter comme nous l'avons fait aujourd'hui sur la motion pour siéger en comité des subsides. Mon très honorable ami comprendra que nous étions justifiés d'agir comme nous l'avons fait. Je sais que le chef de l'opposition avait l'intention de donner à mon très honorable ami tout l'avis en temps voulu. Je suis bien d'opinion que pour ces questions il est désirable de donner un avis raisonnable. Je voudrais qu'il ait toute facilité raisonnable de se préparer pour ce que nous présentons.

Le très honorable premier ministre a eu beaucoup à dire à propos de la pratique de l'ancien temps. Si mon très honorable ami a fait une étude du hansard en vue de ces

références, je suis sûr qu'il a dû trouver un certain nombre d'occasions à propos desquelles lui-même et ses amis ont eu une opinion très différente de celle qu'ils soutiennent aujourd'hui. Je n'ai pas de doute qu'en parcourant les anciens débats il trouvera qu'en plusieurs occasions lui-même et l'ex-chef du Gouvernement, le député de King, Nouvelle-Ecosse (sir Robert Borden) et d'autres, quand ils étaient dans l'opposition, ont insisté avec beaucoup de véhémence pour qu'il n'y ait pas de délai dans la convocation des électeurs. Mais je n'y attache pas beaucoup d'importance. Si les cas qu'a cités mon très honorable ami étaient aussi forts qu'il les a présentés — et je suppose pour le moment qu'il les a présentés en toute sincérité — s'il y a eu de tels retards pour les élections partielles qu'il le décrit, alors je dis que je ne m'inquiète pas sous quel gouvernement cela s'est fait, on a eu tort et il est temps de nous corriger. Mais supposez que j'admette, dans l'intérêt de la discussion, que la prétention du premier ministre est exacte. Supposez qu'il en fasse un argument contre mon très honorable ami le chef de l'opposition, supposez qu'il en fasse un argument contre moi comme membre du ministère des années précédentes, quelle réponse est-ce pour le peuple du Canada? Est-ce une réponse pour lui que de dire que j'ai mal agi il y a beaucoup d'années, si c'était mal agir?

Certes, deux mots ne constituent pas un bien, selon le vieil adage, de sorte que mes honorables collègues, au lieu de rééditer les erreurs de jadis feraient bien mieux de s'en tenir à la doctrine qu'ils prêchaient alors et d'exiger que ces fautes, si faute il y avait, ne se répètent plus. Est-ce là une réponse raisonnable à faire aux citoyens de la division Saint-Antoine que de leur dire: Eh bien! la même question a été mise sur le tapis au Parlement il y a quelques années passées; MM. King et Fielding ont pris part au débat et l'attitude qu'ils adoptèrent en cette circonstance est inconséquente avec la ligne de conduite qu'ils prennent à cette heure. Mais, pourraient fort bien répondre les citoyens de Saint-Antoine: Qu'avons-nous à faire avec le chef de l'opposition et le député de Queen-et-Shelburne? A titre d'électeurs canadiens, nous possédons des droits et nous avons celui d'être représentés au Parlement. Et que peut répondre la Gouvernement aux citoyens du comté d'Yamaska? Que peut-il bien dire à la population du comté de York-Sunbury? Que peut-il répondre aux citoyens de n'importe quelle partie du Canada? Lorsque ces gens s'écrient: Nous avons le droit d'être représentés au Parlement, mon très honorable ami leur réplique: Il y a deux ans passés, MM. King et Fielding professaient des opinions bien différentes et nous allons nous en tenir à ces vues. C'est un triste raisonnement, car le monde est en mouvement à l'heure qu'il est.

New occasions teach new duties,
Time makes ancient good uncouth;
He must upward still and onward
Who would keep abreast with truth.

Combien il serait préférable que le Gouvernement, au lieu de s'en tenir à la coutume de jadis, se décidât à marcher avec le progrès moderne et à soutenir le principe que le peuple a le droit incontestable d'être représenté au Parlement.

Voilà la règle que mon très honorable ami devrait suivre; voilà la procédure qu'il devrait adopter sans la moindre hésitation au lieu de ressasser les choses du passé. Des centaines et des milliers de jeunes gens qui sont prêts à profiter de leur droit de suffrage à la première occasion, c'est vrai, n'avaient pas le droit de vote à l'époque où ces incidents se sont déroulés. Je suis loin d'être indifférent à l'histoire du passé; elle constitue une excellente source de renseignement pour nous tous; cependant, le monde progresse et, si les principes énoncés dans l'amendement sont justes, nous devrions les accepter avec empressement. Or, ils le sont. Quelles raisons pourrions-nous donc invoquer pour les rejeter? Personne n'a encore fait valoir une seule bonne raison à l'encontre de l'adoption de ces principes aujourd'hui.

Le chef du Gouvernement s'est contenté de dire: il y a une disposition de la loi qui décrète qu'une vacance parlementaire doit être remplie dans un délai de six mois. Personne n'a exposé la véritable portée de cette disposition. On a cité l'article de façon à faire croire que la loi ne veut pas dire qu'une vacance doit être remplie avant l'expiration du délai de six mois. Il est absurde d'émettre une pareille prétention. Ce n'est pas cela du tout. Dès que vous conférez au Gouvernement le pouvoir de lancer l'ordre de convocation dans un délai de six mois, il est absurde de prétendre qu'il a le droit de se prévaloir de ce délai jusqu'au bout, car autrement nombre de circonscriptions pourraient être privées de représentation pendant une session entière.

Laissons de côté la question de personne, la question de conséquence ou d'inconsé-

quence pour ne considérer que la question de représentation purement et simplement. Quel droit la population de Queen-et-Shelburne a-t-elle d'être représentée ici tandis que nous refusons le même avantage aux électeurs de la division Saint-Antoine? De quel droit les députés représenteraient-ils ici leurs circonscriptions respectives du moment que l'on dit aux électeurs de Yamaska et de York-Sunbury qu'ils n'ont pas le droit d'être représentés au Parlement? Pour moi, nous devrions être prêts à tenir ces élections partielles le plus tôt possible. Je ne vois pas que mes honorables amis de la droite aient fait valoir un seul argument, excepté de dire que nous avons fait la même chose dans le passé. Je n'ai pas fait de recherches à ce sujet; cependant j'incline à croire que dans la plupart des cas cités, sinon dans tous les cas, nous pourrions invoquer des raisons valables. Cependant, pour les fins de mon raisonnement, j'assume que nous avons eu tort. Je l'avoue sans la moindre hésitation, si les cas que mon très honorable ami a cités sont exacts, si nous avons différé pendant des années de tenir des élections partielles dans certaines circonscriptions—qui est responsable? Je n'en sais rien—nous avons mal agi; au lieu d'excuser le mal il est grand temps que nous nous rendions mieux compte de la situation. Toute la question est là.

Au point de vue de la loi et de la logique, il est impossible d'invoquer une seule raison valable contre la motion de l'honorable chef de l'opposition et on ne devrait pas considérer la proposition de mon honorable ami comme une motion de blâme envers le ministère. Nos collègues qui reliront cette motion à tête reposée ce soir après avoir quitté cette salle ou qui la feront lire par leurs commettants lorsqu'ils rentreront chez eux, se rendront compte que personne n'a fait valoir un seul argument sérieux contre la proposition.

La motion tend à pourvoir au plus tôt aux sièges vacants et toutes les parties du pays ont intérêt à être représentées ici. Le Gouvernement n'a nullement raison d'avoir recours à cette tactique. Pourquoi toutes ces finasseries autour de la démission du député de Saint-Antoine? Pourquoi l'honorable député de Grey-Nord (M. Middlebro) envers qui je professe la plus haute estime, se serait-il laissé égarer et placé en mauvaise posture par l'opposition de son nom au bas de documents qui paraissent suspects à leur face même, pour

me servir de l'expression qu'a employée un honorable député?

Pour ce qui est de mon ami le très estimable représentant de Brandon (M. Whidden), j'éprouve plus que de la bienveillance à son égard: il est le fils d'un ancien adversaire politique, mais en même temps, d'un veil ami, avec qui j'ai plus d'une fois croisé le fer à la législature de la Nouvelle-Ecosse. Je regrette qu'il se soit laissé entraîner dans cette misérable affaire de démission qui, au dire de l'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson) serait fort louche. Tout cela démontre bien qu'il y a lieu d'accepter la motion de mon honorable ami. Pourquoi ne pas donner aux citoyens de ces circonscriptions l'occasion d'élire un représentant?

J'allais oublier une raison qu'allègue mon très honorable ami: "Si les élections partielles avaient lieu, nous dit-il, quelle en serait la conséquence? Notre devoir serait d'aller défendre notre cause; or, comme ces messieurs refusent de pairer, il y aurait désavantage pour nous". Mon très honorable ami nous a fait ce compliment de dire que, si des élections étaient tenues, ils se verraient obligés, lui et ses amis, de descendre dans l'arène, tandis que rien ne nous empêcherait de rester chez nous et de remporter tout de même la victoire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne juge pas la situation aussi mauvaise que cela. Du reste ce n'est pas là ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit que les membres de l'opposition ne partiraient pas; moins encore ai-je insinué qu'ils l'emporteraient, puisque, jusqu'à présent, ils n'ont guère, que je sache, réussi dans leurs tentatives. J'ai dit que rien ne les empêchait de partir, mais, comme le règlement les met à même de porter un défi au ministère par une motion qui ne serait pas sujette à débat, j'ai ajouté qu'ils pourraient y avoir recours à l'heure où cela ferait leur affaire, et nous ne pourrions pas agir de même. J'ai dit quel avantage le règlement leur fournit.

L'hon. M. FIELDING: Le premier ministre a dit que nous ne consentirions pas à pairer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Justement.

L'hon. M. FIELDING: Si nous ne pairions pas, nous serions au Parlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: En effet.

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami a laissé donc clairement entendre que, si des élections avaient lieu, ils

seraient obligés, lui et ses amis, de partir, pendant que nous ne le ferions pas, et ce serait pour nous un avantage. Il me vient une idée que je vais soumettre à mon très honorable ami pour le cas où il jugerait que ce point importe à son argument, et cet argument me semble avoir autant de force que tous ceux dont il s'est servi. S'il a vraiment peur, qu'il fasse les élections partielles et nous consentirons à pairer autant de nos amis qu'il faudra.

Les circonstances de l'affaire dont il s'agit et les principes en jeu sont tellement clairs que je me demande avec surprise comment il se peut que l'on juge nécessaire de discuter ce point si longuement. Toute la question se résume à savoir si les citoyens d'une région quelconque du Canada ont le droit d'être représentés au Parlement? S'ils l'ont, pourquoi ne pas leur fournir la faculté de l'exercer. Dans le cas des circonscriptions d'Yamaska et de Saint-Antoine aucune bonne raison n'est alléguée pour que l'on n'y donne point aux électeurs une occasion toute prochaine d'élire un représentant.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, je me demande si j'ai bien lieu d'intervenir dans ce débat; mais, après avoir si longtemps écouté les discours par lesquels chacun appuie une motion manifestement dépourvue de tout motif valable, je cède à l'influence du mauvais exemple qui m'est donné et je vais à mon tour apporter des raisonnements dans une affaire qui n'en a pas besoin. Le chef de l'opposition nous avait accoutumés à le tenir pour un homme faisant toujours beaucoup de bruit pour rien, mais jusqu'ici ce n'est pas à quoi nous nous attendions de la part du représentant de Québec-Est (M. Lapointe), non plus que de la part de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding); il semble toutefois que, ce soir, ils aient fini par se convaincre que leur chef n'a pas eu tout le succès qui d'ordinaire accompagne ses tentatives de faire beaucoup de bruit pour rien, ou que, dans tous les cas, il n'a pas fait tout le bruit que ce rien nécessitait, et ils se sont crus par suite obligés de venir à sa rescousse.

Pour commencer par mon honorable préopinant, il a cru devoir soutenir cette motion en la faisant passer pour la chose la plus inoffensive du monde. Il ne fallait, selon lui, y attacher aucune importance; ce n'était que l'affirmation d'un principe que personne n'a jamais mis en doute, que personne n'a jamais contredit et rien au monde ne devait empêcher que l'on en fit l'affirmation. Pourquoi insinuer qu'il s'agit d'une question de cabinet. L'idée de mon honorable ami serait qu'à chaque demande faite par le Gouvernement à la Chambre de se former en comité des subsides, les travaux de celle-ci peuvent être interrompus afin de nous permettre d'affirmer, par exemple, que le soleil plane dans le firmament et que, par suite, il ne faut pas procéder à l'examen des subsides. Il nous faudra retrancher tous les mots après "que" et les remplacer par la déclaration incontestable que le soleil est au firmament, et alors quelques-uns de nos collègues se lèveront tout indignés et nous diront: Pourquoi appelez-vous cela une question de cabinet? Pourquoi demandez-vous à la Chambre de refuser d'affirmer ce qui est l'évidence même, c'est-à-dire que le soleil est au firmament? Oh! les pauvres hommes déniés de raison.

Mon honorable ami ignore-t-il donc qu'il y a deux parties dans la motion? Avant que vous puissiez affirmer ces propositions inoffensives, vous demandez à la Chambre de venir répondre au Gouvernement, qui a proposé le vote des subsides: Non, vous n'aurez point vos subsides. Pourquoi? Parce qu'il est essentiel que nous puissions affirmer telle ou telle chose. Peut-il y avoir le moindre semblant d'utilité dans un acte de ce genre, si l'on ne veut pas dire que la conduite du Gouvernement viole de quelque façon le principe même que l'on demande à la Chambre d'affirmer? Et cependant nos adversaires sont surpris que nous considérions leur proposition comme une motion de défiance. Je ne doute nullement de la sincérité du dernier orateur (M. Fielding), mais je ne puis pas voir comment, étant donné sa sincérité, il puisse concilier son affirmation, d'une part, que cette motion n'est pas une question de cabinet, avec la déclaration qu'il a faite tout aussitôt que s'ils n'avaient pas présenté cette motion aujourd'hui, ils n'auraient pas eu cette semaine l'occasion d'affirmer ce principe.

Eh bien, monsieur l'Orateur, s'ils voulaient tout simplement affirmer un principe, le Feuilleton leur est ouvert ainsi qu'à tous les membres de cette Chambre. Ils auraient pu inscrire cette résolution au Feuilleton pour demain ou le lendemain, et ils auraient pu alors discuter là-dessus à loisir, mais cela n'aurait pas atteint le but qu'ils se proposaient; cela n'aurait pas atteint le but de gens qui sont surpris que nous puissions considérer cette motion comme une motion de défiance.

Et pourquoi cela n'aurait-il pas servi leur fin? Parce qu'alors cela n'aurait pas com-

porté le blâme que le refus de la Chambre de se passer à l'examen des subsides comporte, et parce qu'il n'y aurait pas eu alors le souvenir lancinant qu'on aurait toujours pris plaisir à rappeler, advenant l'adoption de cette motion ce soir, c'est-à-dire celui de l'imputation que le Gouvernement n'a pas observé, ni dans la lettre ni dans l'esprit, ce que doit être le vrai principe en ce qui concerne la représentation parlementaire. Voilà, pour la prétention de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) que nous ne trouvons pas en présence de la question de cabinet.

Voilà pour la prétention que tout ce qu'on demande, c'est une déclaration de principe, c'est-à-dire du droit de représentation. Voyons maintenant les autres riens au sujet desquels on a fait aujourd'hui tant de bruit.

M. BUREAU: Décidément, vous cultivez Shakespeare.

Le très hon. M. DOHERTY: Un peu de Shakespeare ne ferait peut-être pas de mal à nos amis de la gauche.

M. BUREAU: Un peu de Molière et de Corneille ferait beaucoup de bien dans les rangs du Gouvernement.

Le très hon. M. DOHERTY: C'est possible, voilà pourquoi nous y avons recours. Je me défie cependant des Saintes Ecritures, depuis mon expérience de l'autre jour. Je n'aimerais pas pour tout au monde ressusciter de nouveau les deux types bibliques bien connus de mon honorable ami de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie), ses amis Ponce-Pilate et Judas Iscariote. Mon honorable ami de Trois-Rivières me pardonnera de lui avoir rappelé, par l'allusion que j'ai faite au titre d'une pièce, le souvenir de Shakespeare, qu'il doit tenir, je l'espère, bien vivant dans son cœur, et dont j'espère ausssi qu'il doit aussi mettre à profit les enseignements.

Pour en revenir à ces autres riens, au sujet desquels on a soulevé tant de bruit, nous avons entendu une violente dénonciation de l'argument *"ad hominem"* et ces honorables membres ont semblé croire que parce que le très honorable leader de cette Chambre avait osé rappeler certains actes de leur passé, il ne pouvait présenter aucun autre argument que celui-ci: Nous avons commis des fautes, mais vous en avez commis de pires.

Il peut certes se faire qu'il soit quelquefois salutaire de remonter dans le passé, lors même qu'on n'y trouverait point un argument pour justifier ou condamner l'action particulière d'aujourd'hui. Si ce n'était pas que la crainte que j'éprouve pour les réminiscences bibliques, et mon respect pour un terrain réservé à l'honorable député de Cap-Breton-Nord, je pourrais rappeler à nos adversaires qu'un certain livre fait mention qu'il ne faut pas jeter de pierres quand on habite une maison de verre.

M. McKENZIE: Cela n'est pas dans la Bible.

Le très hon. M. DOHERTY: Mon honorable ami nous dit que cela ne se trouve point dans la Bible. Je n'insiste pas sur ce point bien que j'estime que je pourrais édifier mon honorable ami à cet égard.

Quoi qu'il en soit, il n'y a probablement pas de mal à rappeler aux honorables députés, lorsqu'ils s'échauffent sous le coup de leur indignation, qu'une partie de leur chaleur provient du fait que ceux qui habitent des maisons de verre sont exposés à se trouver dans des serres et à s'indigner un peu trop des défauts d'autrui. Il n'y a probablement pas de mal à lever un coin du voile qui recouvre le passé, pour les calmer, même si leur habitation de verre échappe à la destruction.

Nous admettons tous, il va sans dire, que deux maux ne font pas un bien. Non, certes; mais quel mal a-t-on prouvé jusqu'à présent? Où est le mal aujourd'hui? Allons donc, dans la plupart de ces cas, il ne s'agit que de quelques semaines. Les honorables députés ont beau dire ce qu'ils veulent; mais, de l'aveu de l'un d'eux, la loi de 1919 a fixé un délai raisonnable. Le Parlement a siégé ici; il a examiné ce qui était un délai raisonnable et il a fixé ce délai à six mois. Je ne donne pas à entendre que cela veut dire que le ministère ne doit pas faire une élection avant l'expiration de six mois; mais que la décision solennelle du Parlement a été que le ministère devait pendant un intervalle de six mois exercer sa discrétion relativement au moment où une élection doit avoir lieu. Et que nous demande-t-on? Que la Chambre ordonne que les électeurs soient convoqués dès demain dans tous ces cas. Or, monsieur l'Orateur, la représentation du peuple dans cette Chambre est importante et le choix de ses représentants est aussi important. Parce que ces deux choses sont importantes, il importe que les élections aient lieu de manière à permettre aux collèges électoraux de rendre leur verdict avec calme après une juste discussion et une mûre réflexion, quant aux questions qui leur sont soumises.

Cela demande du temps. Et la question de savoir si un moment ou l'autre est bien choisi pour obtenir une bonne décision de la population rurale dépend des circonstances de lieu. Prenons le projet même sur lequel on insiste ce soir. Si nous convoquions les électeurs dès demain, les élections auraient lieu dans certaines circonscriptions rurales — dans Medicine-Hat et Yamaska — étant donné les délais qui doivent nécessairement s'écouler, — au moment précis où ces groupes ruraux s'adonneraient au travail important des semailles et alors qu'ils leur répugneraient d'en être détournés pour entreprendre de trancher les importantes questions politiques qu'il y a à résoudre, et pour procéder ensuite à une élection. Je ne signale cet inconvénient que pour prouver que le Parlement a été sage lorsqu'il a accordé au gouvernement du pays un intervalle de temps raisonnable pour choisir le moment où le public pourrait mieux se pourvoir des représentants auxquels il a droit. Si l'on se rend compte de l'importance de cette question, je vous demande, monsieur l'Orateur, et je demande à la Chambre de dire qu'un retard d'un mois, plus ou moins, dans le laps de temps qui s'écoule durant les six mois, est chose très peu importante, et que j'ai bien raison de dire que tout ce tapage est beaucoup de bruit pour rien.

Quant aux motifs qu'on impute au Gouvernement à cet égard, il n'est guère nécessaire que je fasse observer que le présent Gouvernement si le premier au Canada qui se soit soumis à une règle édictée par le Parlement pour restreindre le temps durant lequel il pouvait différer les élections. Imputer gratuitement à un gouvernement dont la conduite a rendu cette règle possible, le désir d'abuser de la discrétion qui a été ainsi restreinte à sa demande, afin d'annuler les droits des électeurs est une chose qui, je dois le dire en toute déférence pour l'auteur du projet de résolution et pour celui qui l'a appuyé, devrait être considérée par eux, après réflexion, comme plus que mesquine et absolument injuste.

Je ne veux pas perdre le temps en m'occupant des plus infimes futilités au sujet desquelles on a fait tant de bruit. Cependant, il y a l'affaire de la démission de mon excellent ami sir Herbert Ames. Je suis certain que celui-ci sera piqué au vif en lisant le compte rendu du discours du député de Shelburne-et-Queen et en s'apercevant qu'on lui a reproché d'avoir été complice d'un tour de passe-passe au sujet de sa démission.

L'hon. M. FIELDING: Mais, non; je n'ai pas porté d'accusation contre lui.

Le très hon. M. DOHERTY: Ah! dans ce cas, l'honorable député ne porte aucune accusation contre la seule personne au monde dont cette démission dépendait. Quel est celui qui est allé trouver le député de Grey-Nord et le député de Brandon et qui leur a demandé de signer ce document? C'est sir Herbert Ames, celui auquel mon honorable ami ne songerait pas un seul instant à reprocher d'avoir participé à ce tour de passe-passe. Mais quel tour de passe-passe a eu lieu? L'attestation de la signature de sir Herbert Ames, à la demande de ce dernier, par les représentants de Grey-Nord et de Brandon.

Mon honorable ami est prêt à verser des larmes sur la situation malheureuse où se trouvent ces deux députés pour avoir été mêlés à cette démarche disgracieuse. Cependant, sir Herbert Ames, à la demande duquel ils ont signé le document à titre de témoins, reste sans tache et sans avoir trempé dans cette jonglerie. L'honorable député n'a aucun blâme pour lui, et qu'il me soit permis de dire que je tombe de grand cœur d'accord avec mon honorable ami.

Je n'ai aucun reproche à faire à sir Herbert. Cependant, je ne puis pas imiter la pitié, sinon le blâme, que l'honorable député déverse sur les deux collègues qui ont fait ce que sir Herbert leur demandait. Je ne saurais partager son sentiment au sujet de ce crime horrible et du mensonge qu'il impute à ceux qui ont signé le document en qualité de témoins, parce que la date n'y était pas indiquée. Je ne saurais, non plus, admirer la science et les connaissances juridiques dont on nous a régalés ce soir à l'occasion de la question de la nécessité où se trouvaient les témoins de certifier la date du document. Les honorables députés en sont certains. Cela est si clair à leurs yeux qu'ils ne sauraient trouver dans leur vocabulaire de paroles qui rendent justice à sa limpidité. Toutefois, je soutiens que les simples mortels qui lisent la loi y découvrent que le document doit être signé devant un témoin. Il n'y a pas dans la loi un seul mot qui exige que la date y soit mise, et les honorables députés y trouvent une prescription qui n'y est pas: la nécessité d'attester la date d'un document.

Je n'entreprendrai pas de parler au nom des autres provinces, mais quelques-uns des avocats qui ont pris la parole sont des membres distingués du barreau de ma pro-

vince, et je pense qu'ils seraient persuadés de la suffisance de l'attestation d'une signature sans attestation de la date, s'ils jetaient les yeux sur le code civil de la province de Québec, où ils s'apercevraient que, relativement au document qui est peut-être le plus solennel de ceux pour lesquels deux signatures sont nécessaires — c'est-à-dire l'une des formes de testament dérivées de la loi anglaise — il est déclaré en toutes lettres que le testateur montre sa signature — non pas qu'il l'appose en présence de quelqu'un, mais qu'il montre une signature écrite antérieurement, peut-être un jour dont les témoins n'ont eu aucune connaissance — et que ceux-ci signent pour certifier la signature. Ce qui est important dans ce document-ci, c'est la signature de sir Herbert Ames, et c'est elle que les témoins ont attestée.

Nous avons entendu tous ces commentaires et cette lecture du discours reproduit dans le rapport de l'Empire Parliamentary Association, dans lequel il est dit que sir Herbert Ames avait déclaré que sa démission se trouvait entre les mains de l'Orateur, et les honorables députés s'inquiètent de savoir si le public ajoute foi à cette déclaration, tout en fermant constamment les yeux sur le fait manifeste que, à moins de mettre en doute la véracité de l'Orateur, tout ce qu'on peut dire, c'est que sir Herbert Ames a commis une erreur dans son discours. J'ignore à qui il a remis sa lettre de démission. Je ne sais pour quelle raison il avait alors en l'idée qu'elle était parvenue à l'Orateur. Je me demande s'il a changé d'idée ou s'il croyait avoir fait des démarches pour la lui transmettre. Je ne sais absolument rien de tout cela; je n'ai pas d'explication à offrir et n'ai aucune responsabilité à cet égard. Le Gouvernement, non plus, n'a pas de responsabilité à assumer, d'obligation à remplir ni d'explication à donner. Sir Herbert est un homme d'honneur; la députation déclare qu'elle a confiance en lui. Il a la clé de tout ce mystère, et si les députés tiennent à connaître les rapports qui ont existé entre sir Herbert et ses amis intimes, je ne puis que leur conseiller de s'adresser à lui, auquel ils ont autant de confiance que j'en ai moi-même, et je n'entretiens aucun doute que leur curiosité sera amplement satisfaite.

Mais, à tout prendre, qu'est-ce, si ce n'est qu'une vaine curiosité? En lisant la loi, ils s'apercevront qu'une lettre de démission ne devient effective qu'au moment où elle est remise à l'Orateur. De même qu'un effet à payer, tant qu'il demeure entre les mains du signataire ou de son agent, ne l'oblige envers personne ni à rien, de même une lettre de démission ne lie pas légalement le signataire avant qu'elle parvienne à l'Orateur. Si le dépositaire avait jugé à propos de déchirer le document avant qu'il lui fût remis, il eût été comptable à sir Herbert Ames, et à lui seul. Avant que le document ait été entre les mains de l'Orateur, sir Herbert Ames était aussi véritablement membre de la Chambre que tous ceux qui sont ici ce soir.

Je ne reviendrai pas sur le passé, si ce n'est pour corriger une assertion ou deux. Toutefois, je crois qu'il n'est que juste de reprendre le député de Québec-Est, qui a déclaré que, jusqu'au moment en question, une session ne s'était jamais écoulée sans qu'une circonscription fût représentée au Parlement.

Permettez-moi de citer un cas qui me vient à l'idée et c'est un cas frappant, celui de Durham-Ouest où, après les élections générales de 1900, le rapport d'élection n'a pas eu lieu à cause d'irrégularités commises et où il n'y a pas eu d'élection partielle avant le 15 janvier 1902 — c'est-à-dire de novembre 1900 à janvier 1902 — et on ne me dira certainement pas qu'il n'y eut pas de session durant cette période.

M. BUREAU: Est-ce qu'il y avait des procédures engagées au sujet de cette élection pendant cette période?

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'y avait pas eu d'élection, l'officier rapporteur n'a pas fait de rapport annonçant l'élection d'un candidat. Il n'y avait rien devant le tribunal puisqu'on n'avait fait aucun rapport.

M. BUREAU: Alors, il n'y avait aucune procédure pendante?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne vois pas bien sur quoi on aurait pu baser cette procédure.

L'hon. M. FIELDING: Où était la preuve d'une vacance?

Le très hon. M. DOHERTY: La meilleure preuve que la vacance existait, c'est que, lors des élections générales, un ordre de convocation avait été lancé aux électeurs du comté de Durham comme aux autres, mais le jour du rapport arriva sans qu'aucun dossier fut envoyé.

L'hon. M. FIELDING: Cela peut ne pas être la preuve juridique d'une vacance; il peut y avoir eu une raison pour cela.

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'y avait pas de preuve que quelqu'un ait été élu.

La vacance s'est produite quand les élections générales ont eu lieu et elle a continué d'exister tant qu'il n'y a pas eu de rapport que quelqu'un avait été élu pour représenter le comté. Ordinairement, il y a quelqu'un d'élu pour un comté et la vacance dans ce comté est le résultat de sa disparition. Dans ce cas, la vacance n'avait pas été causée par la disparition de quelqu'un, elle avait existé depuis que la Chambre avait été dissoute et elle continuait d'exister.

Il y a aussi un cas auquel mon honorable ami de Frontenac a fait allusion. Nous avons ici, depuis 1917, un collègue qui occupe deux sièges et qui, par conséquent, empêche un des deux comtés d'avoir son représentant.

L'hon. M. FIELDING: Ils sont représentés tous les deux, car ils ont chacun le représentant qu'ils ont choisi.

Le très hon. M. DOHERTY: Je dirai plutôt que l'un est représenté ou que ni l'un ni l'autre ne l'est. Mon honorable ami de Maisonneuve et aussi de Gaspé, le député qui vient en même temps de deux directions opposés, est un personnage assez bien bâti, mais je m'imagine que si vous le divisiez entre les deux comtés ni l'un ni l'autre de ces comtés n'aurait un membre complet.

M. JACOBS: Notre collègue serait démembré.

Le très hon. M. DOHERTY: Oui, comme le dit mon honorable ami, l'opération aurait pour résultat le démembrement de l'honorable député et le comté serait privé de son représentant.

M. JACOBS: L'honorable ministre sait-il que l'un de ces sièges a été contesté et qu'il est impossible à l'honorable député en question de donner sa démission tant que la cause est pendante devant les tribunaux?

Le très hon. M. DOHERTY: Je l'ai entendu dire. Je ne suis pas excessivement porté à soupçonner le prochain, mais quand on me dit que l'honorable membre a, pendant quatre années, été l'objet d'une lutte opiniâtre de la part d'un adversaire obstiné qui veut lui faire perdre son siège et lui fend le cœur par sa conduite inconsidérée qui le prive de donner sa démission d'un siège ou de l'autre, j'avouerai que malgré toute la considération que j'ai pour le double député de Gaspé et de Maisonneuve, je ne puis m'empêcher de soupçonner — et je me demande ce qu'en pense l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) — je ne puis m'empêcher d'entretenir un certain soupçon que si la contestation n'avait pas plutôt pour but de donner deux sièges à l'honorable député que de lui faire abandonner un des deux, elle serait probablement réglée.

Pendant que nous nous occupons de cette question, je dirai que je me suis souvent demandé comment cette contestation s'était produite. On a adressé de vifs reproches à la loi électorale qui ont précédé les élections de 1917. Le reproche c'est que, comme la loi est appliquée, les trente ou quarante jours pendant lesquels on doit déposer la contestation d'une élection s'écoulent avant que nous recevions le rapport de l'élection. On disait en conséquence qu'il était impossible de présenter une pétition en contestation, et cela était évidemment admis dans tous les comtés du Canada, sauf dans l'un des deux où la pétition dont nous parlons a été acceptée.

M. POWER: Puis-je suggérer au très honorable ministre que s'il y a quelque abus dans l'administration de la justice dans la province de Québec, ou ailleurs, le devoir du ministre de la Justice est de s'occuper de le faire disparaître?

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas laissé entendre qu'il y ait abus.

M. POWER: Ou quelque soupçon d'abus.

Le très hon. M. DOHERTY: Je voudrais bénignement informer l'honorable député de Québec-Sud que si le ministre de la Justice prenait sur lui de diriger ou d'exercer un contrôle sur l'administration de la justice dans la province de Québec, le procureur général de cette province lui demanderait bien promptement et bien poliment de se mêler de ce qui le regarde. L'honorable député partage une fausse opinion très répandue en ce pays, à savoir que le ministre de la Justice peut exercer quelque contrôle sur l'administration de la justice ou donner quelque direction à cette administration, choses que notre constitution confie, et confie exclusivement aux provinces. Puisqu'il en est ainsi, je ne peux qu'engager l'honorable député à adresser sa suggestion à son très bon ami le procureur général de la province de Québec qui ne manquera pas de s'en occuper.

M. POWER: Et de la renvoyer au ministre de la Justice pour qu'il modifie la loi dont il se plaint.

Le très hon. M. DOHERTY: Mais vous ne vous êtes pas plaint de la loi. Je regrette que l'honorable député de Maisonneuve et de Gaspé (M. Lemieux) ne soit pas présent ce soir. Je lui suggérerais le plus amicalement possible qu'il serait sage de laisser savoir au monde qui est le requérant dans cette contestation, et devant quel tribunal a été portée cette requête, afin qu'elle puisse être examinée par le public, qui pourrait ne pas être aussi naïf que moi, pour se convaincre qu'elle existe bien réellement.

M. JACOBS: Pourquoi ne pas nommer une commission royale?

Le très hon. M. DOHERTY: Les honorables députés qui ont tant de ressources, pourraient peut-être découvrir la chose eux-mêmes à l'avantage du public en général. Néanmoins, on ne saurait rester sans quelque émotion en observant l'absolu sérénité de l'honorable chef de l'opposition et de l'honorable député qui a appuyé sa motion, en face de la privation à laquelle est réduite la population de l'un ou de l'autre de ces comtés de Gaspé et de Maisonneuve qui se trouve sans représentation en cette Chambre; et le contraste est un peu remarquable.

Maintenant, monsieur l'Orateur, en faisant mes excuses pour avoir moi-même eu ma part dans cette espèce de tempête dans un verre d'eau, je pense que je puis reprendre mon siège sans inquiétude de n'avoir pas dit tout ce qui aurait pu utilement l'être, mon seul regret étant d'avoir dépensé tant de temps sur un sujet qui, après tout n'en vaut guère la peine.

M. PARDEE: Monsieur l'Orateur, les dernières phrases de l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) manquent, il me semble, de conséquence. Il s'excuse d'avoir dépensé beaucoup de temps sur une question de peu d'importance; mais s'il la croit de si peu d'importance, pourquoi y a-t-il dépensé le temps de la Chambre? Il m'a certainement semblé, en écoutant ses premières et ses dernières remarques, que les membres de la droite après avoir débattu solennellement la question cet après-midi et pendant la première partie de la soirée, ont apparemment décidé de faire tourner le débat en farce dans l'espoir d'écraser la motion sous le ridicule. Cela paraît la seule conclusion à tirer du discours du ministre de la Justice.

Mais, pour m'occuper d'abord de la dernière partie de ce discours, il a fait allusion à l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), il s'est livré à des plaisanteries en disant par exemple que si l'honorable député pouvait être divisé en deux, il pourrait représenter à la fois Gaspé et Maisonneuve. Je réponds en toute gravité au très honorable ministre qu'il n'en est pas moins vrai que mon honorable ami a été élu par ces deux comtés. Il s'est offert au verdict des électeurs, et ce verdict lui a répondu qu'il est leur choix pour les représenter en cette Chambre. Or, que le Gouvernement en fasse autant et demande le verdict des circonscriptions électorales qui sont depuis plusieurs mois sans représentant. Voilà ce que nous demandons, et c'est ce que le Gouvernement n'ose pas faire. Le ministre de la Justice dit: "Il me semble que c'est faire beaucoup de bruit pour peu de chose. Pourquoi la Chambre, au cas où il plairait aux honorables députés de l'opposition de soulever la question de savoir si le soleil règne ou non dans le firmament, s'attarderait-elle dans un débat sur le sujet?" Or, monsieur l'Orateur, quant à beaucoup de bruit pour peu de chose, permettez-moi d'attirer l'attention de la Chambre sur un des aspects de la question.

Le premier ministre ou le ministre de la Justice pensent-ils que c'est faire beaucoup de bruit à propos de rien que de se plaindre qu'on a privé de leur vote durant plusieurs mois, 200,000 individus? S'il est une chose qui nous soit indispensable, au pays, c'est bien la responsabilité ministérielle, et elle ne tient qu'au peuple. Si le Gouvernement a décidé qu'on ne saurait faire confiance au peuple, et c'est bien ce qu'on pourrait croire, libre à lui. Que le Gouvernement le dise. Mais alors comment se fait-il qu'un ministre qui détient l'un des portefeuilles les plus importants vienne déclarer à la Chambre et au pays que cette proposition n'est qu'une fantaisie du chef de l'opposition? Je lui dirai, et à ses collègues, ainsi qu'à leurs partisans, que s'ils se mettent aux écoutes pour un seul instant, ils constateront que cette proposition a pour objet d'obtempérer au désir, non pas tant de satisfaire un caprice du chef de l'opposition, mais plutôt du peuple canadien.

Le très honorable premier ministre (M. Meighen) a dit, cet après-midi, si je l'ai bien entendu, qu'il lui fallait soumettre au ministère de la Justice la question de savoir si l'honorable député de Leeds a droit de siéger en cette Chambre. Va-t-on prétendre, monsieur l'Orateur, que celui qui, suivant la rumeur, touche un honoraire de 100,000 dollars, pour représenter la partie publique dans un arbitrage, ainsi qu'il ap-

pert au texte adopté à cette fin et cité cet après-midi par l'honorable chef de l'opposition, n'est pas appointé par l'Etat, n'enfreint pas la loi sur l'indépendance parlementaire? Avez-vous besoin là-dessus, monsieur l'Orateur, de l'opinion du ministre de la Justice? Vous n'avez à consulter personne. Le très honorable ministre, chaque député ministériel et le peuple du pays savent que sir Thomas White, l'honorable député de Leeds, n'a pas plus de droit que le premier venu à siéger en cette Chambre.

Combien d'individus n'a-t-on pas privés, durant des mois, de leur droit de vote? Dans le comté de Leeds, il y en eut 36,753; dans celui de Medicine-Hat, 24,481; dans celui d'Yamaska, 20,387; dans celui d'York-Sunbury, 30,780. Et en passant qu'on me permette une question. Dois-je entendre, monsieur l'Orateur, qu'on a signifié votre ordre de convocation dans le cas de d'York-Sunbury? Si on l'a fait, c'est une circonstance des plus significatives. Et je crois qu'on l'a fait, et pour une raison unique, alors qu'on ne l'a pas fait dans d'autres comtés dont le siège est vacant depuis bien plus longtemps. Cette unique raison, c'est que le comté d'York-Sunbury, aux yeux du Gouvernement, est le seul où il espère tant soit peu remporter la victoire. Le comté d'York-Ouest compte 33,306 électeurs, et celui de Saint-Antoine, 34,794, soit un total de 187,501, ou, en chiffres ronds, 200,000 individus, privés ainsi de leur droit de vote du fait du Gouvernement.

Lors de l'adoption de la loi décrétant que les élections complémentaires seront tenues dans les six mois de la vacance du siège, un seul de ceux qui discutèrent la mesure ou votèrent en sa faveur songeait-il le moindrement qu'il faudrait attendre l'expiration de tout le délai de six mois? Non, l'intention était que les ordres de convocation fussent lancés aussi tôt que possible. Tel était l'esprit de la loi, et c'est à cela que je demande au Gouvernement d'adhérer.

Ce n'est pas maintenant, monsieur l'Orateur, une session ordinaire, ni un Parlement ordinaire. C'est peut-être la législature la plus extraordinaire de toute l'histoire de ce pays. C'est un aspect qu'on a déjà signalé à la présente session, et je ne me propose pas d'y revenir. Mais je répète ce que j'ai déjà dit: en dépit de toute coutume ou de toute autre chose que ce soit, il y a eu une promesse définie qu'une fois la guerre terminée, le Gouvernement consulterait le peuple. Mais, monsieur l'Orateur, indépendamment de tout cela, que constatons-nous? Nous constatons par l'exposé du ministre des Chemins de fer (M. Reid) que nous avons le déficit de chemins de fer le plus renversant de l'histoire de ce pays,—un déficit de dix dollars par individu, homme, femme et enfant. Nous sommes saisis de cette question des plus épineuses de dépenser des millions pour la marine marchande qui a fait aujourd'hui le sujet d'une déclaration du ministre de la Marine (M. Ballantyne). Dès lors, et considérant que les comtés n'ont pas tous de représentation, peut-on soutenir, en cette Chambre ou ailleurs, que ce Parlement a le droit d'adopter une politique d'expédients? La seule solution équitable serait de compléter la représentation de tous les comtés, avant de mettre à l'étude ces importantes questions, en vue d'opérer des changements radicaux. Chaque comté a droit à un député, et je demande au Gouvernement que ce droit soit respecté.

Il y a une question que j'aimerais à poser à mes amis, à l'autre extrémité de la Chambre, particulièrement au député de Red-Deer (M. Clark). Je ne le fais pas par esprit de contradiction, mais c'est un sujet de quelque intérêt. L'on a parlé en Chambre, l'autre jour, de ce qui serait pratiquement une enquête sur nos réseaux de chemins de fer canadiens. En d'autres termes, l'on a dit: Que les canadiens qui sont les actionnaires des chemins de fer lesquels sont la propriété publique, ont le droit de savoir d'où vient leur argent et où il va; le droit de savoir comment cet argent est dépensé et où en sont les pièces justificatives; ils ont le droit de se prononcer tout comme le peuvent faire les actionnaires d'une compagnie. On a refusé au peuple qui a été imposé pour ces voies ferrées le droit de savoir d'où venaient les deniers publics et où ils allaient. Lors d'une discussion à ce sujet, l'honorable député de Red-Deer et d'autres honorables députés de son parti votent formellement contre toute enquête semblable. Pourquoi? je l'ignore, mais je désirerais le savoir. Je demande à ces honorables députés — qui n'ont pas trouvé les anciens partis suffisamment bons — je leur demande très sérieusement — pourquoi ils prennent cette attitude. L'honorable député de Red-Deer dit qu'il ne devrait pas y avoir d'élections partielles sauf si c'est le bon vouloir du Gouvernement. En d'autres mots, il dit: Nous ne voulons pas d'enquête, nous ne voulons pas de représentation. La chose est intéressante, et je pose la question par curiosité. Il y a plusieurs cultivateurs dans ma circonscription et je voudrais le leur dire, car ils désirent être éclairés. Lorsque l'ho-

norable député de Red-Deer se lève et avec la véhémence dont il est coutumier, dit d'un ton sonore à tous les cultivateurs, partout dans notre vaste Dominion, lorsqu'il dit aux députés, enfin lorsqu'il dit à tout homme, femme ou enfant en Canada: Nous ne voulons ni représentation ni enquête — alors, je lui demande où ils veulent en venir, lui et son parti.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, puis-je me permettre de remarquer que j'en viens à dire que je n'ai pas dit ce qu'il me fait dire.

M. JACOBS: J'ai attendu toute la soirée une explication de la part des deux témoins de ce fameux document. Comme la Chambre est à la veille de poser la question, et que ces deux témoins n'ont rien dit, je tiens à exprimer ma surprise que ces messieurs dont les noms ont été mentionnés si couramment, tant dans la Chambre qu'en dehors, pendant ces deux ou trois dernières semaines, n'aient pas jugé nécessaire d'offrir quelque explication à la Chambre et au pays, de ce qu'étaient devenus ces documents du 21 juillet au 18 mars. sir Herbert Ames, le 21 juillet, a déclaré que sa démission était entre les mains de l'Orateur. En mars dernier, monsieur l'Orateur, vous avez déclaré formellement à la Chambre que ce document n'était pas entre vos mains, que vous ne l'aviez pas reçu, et depuis, la célèbre démission a été remise entre vos mains. Où donc était-elle tout ce temps? Le premier ministre qui est censé connaître les faits et gestes de son parti, a dit qu'il n'en savait absolument rien. Le ministre de la Justice n'en savait rien. Personne ne savait quoi que ce soit de ce document. Puis-je suggérer qu'il était peut-être au bureau des lettres de rebut? Il aurait été à désirer que le ministre des Postes eut été un membre de cette Chambre, car il eut pu nous donner quelque renseignement au sujet de cette division de rebut de son ministère.

Je pourrais encore supposer une autre chose, monsieur l'Orateur, c'est que peut-être, lors que sir Herbert Ames a déclaré que sa démission était entre les mains de l'Orateur, il voulait dire qu'elle était dans ses propres mains, vu qu'il était l'orateur en ce moment. Toute la question est tellement entourée de mystère que le whip du Gouvernement, l'honorable député de Grey-Nord (M. Middlebro) et l'honorable député de Brandon (M. Whidden) pourraient nous donner quelque explication et nous dire quand ce document est venu entre leurs mains et pourquoi vous, monsieur l'Orateur, ne l'avez reçu que depuis quelques jours. Il devait y avoir une raison. Agissaient-ils ainsi sur les instructions de sir Herbert Ames? Ils ne l'ont certainement pas fait d'après les instruction du très honorable premier ministre; ils n'ont pas agi non plus d'après les instructions du ministre de la Justice, car nous avons les déclarations de ces deux honorables amis qu'ils ne connaissaient rien de ce document. Les deux témoins ont-ils donc agi de leur propre initiative? Si oui, nous aimerions savoir pourquoi, Agissaient-ils ainsi dans l'intérêt du pays? Etait-ce dans l'intérêt de sir Herbert Ames, ou dans les intérêts du parti tory? Le peuple devrait en savoir quelque chose. Toute cette affaire ressemble à un tour de passe-passe. Sir Herbert Ames dit qu'il a placé le document dans vos mains, monsieur l'Orateur, mais vous ne l'avez pas reçu; et voici que six ou sept mois plus tard il se trouve dans les mains du whip en chef.

On a dit, ce soir, un ou deux mots touchant le projet de loi que j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre, il y a deux sessions et qui décrétait que les élections auraient lieu dans les six mois suivant le jour où un siège deviendrait vacant. Le premier ministre semble croire que cette loi donne la discrétion voulue au Gouvernement; il dit: "C'est à nous à décider quand auront lieu les élections partielles; c'est au Gouvernement d'exercer sa discrétion". Cependant, au moment où j'ai présenté ce projet de loi je croyais qu'il était à l'avantage du peuple et non pour convenir à la discrétion du Gouvernement, mais je vois que je me suis trompé. J'étais à cette époque nouveau député et j'ai été naturellement leurré par les ruses et les artifices du Gouvernement. L'on n'aurait pas dû profiter ainsi de l'inexpérience d'un nouveau député.

Quant cette mesure a été tout d'abord préparée, elle décrétait que l'élection devrait avoir lieu dans les soixante jours suivant la vacance. Le projet de loi a été envoyé au comité des Privilèges et élections dont le président était le rusé ministre de la Milice et de la défense. Les honorables députés de la droite ont déclaré les larmes aux yeux à ceux qui appuyaient ce projet de loi, qu'il était évidemment injuste de leur demander de préparer une élection en soixante jours. Je me souviens que l'honorable député de Port-Arthur (M. Keefer) que je vois ce soir devant moi, s'est servi du raisonnement suivant: Il nous a dit:

"Prenez mon district qui part du lac Supérieur aux environs de la baie d'Hudson et est aussi grand que la majeure partie de l'Europe; il me serait impossible de voir les électeurs de ce district; il serait pour ainsi dire impossible de permettre aux électeurs d'entendre, dans la période de soixante jours, les sons harmonieux de ma voix." L'honorable député a fait observer qu'une période de six mois suffisait à un candidat pour faire connaître ses vues au peuple. Il a dit qu'il faudrait au moins six mois pour préparer les listes électorales de ce district inculte et non organisé, ce district qu'il représente à la Chambre. Nous avions le cœur tendre et nous avons succombé. Nous avons partagé l'avis de l'honorable député et nous avons pensé que, après tout, pays ruiné vaut mieux que pays perdu et nous avons accepté cette clause de six mois. A cette époque nous ne croyions pas que cette période de six mois devait être accordée afin que, comme l'a dit le premier ministre, le Gouvernement puisse exercer sa discrétion pendant ce délai pour décréter quand auraient lieu les élections. Si c'est là sa manière de voir, il a certainement donné une entorse à ce que nous pensions être la loi et ce que nous voulions accepter quand la question est venue devant la Chambre après le rapport du comité.

Je partage tout à fait les vues exprimées par le chef de l'opposition touchant la nécessité de faire ces élections à présent. Il se peut que cela ne fasse pas l'affaire du Gouvernement, mais comme l'ont dit tous les députés de la gauche qui ont pris part au débat il est de l'intérêt du pays que les citoyens de ces comtés sans représentation aient le droit de voir exprimer leurs vues à la Chambre touchant les importantes questions qui doivent nous être soumises sous peu. Il y a quelques jours nous avons entendu l'honorable ministre du Commerce (l'hon. M. Foster) nous dire de sa manière la plus solennelle qu'en ce qui regarde la question des chemins de fer nous envisageons une des périodes les plus critiques de l'histoire du pays depuis la Confédération. Assurément donc, tous les éléments de la population ont le droit d'être représentés à la Chambre quand des questions de cette importance sont débattues et je considère que le Gouvernement commet une grave faute de tactique quand il refuse de laisser passer cet amendement. L'humeur du peuple, comme l'a si bien dit l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) est telle qu'elle ne lui permettra pas d'endurer les tours de passe-passe de la Chambre. Son humeur est telle qu'il veut voir les questions sérieusement discutées, qu'il veut connaître la situation financière du pays et que chaque comté du pays doit être représenté à la Chambre quand viendra le moment psychologique. Pour ma part, je suis heureux de donner mon vote en faveur de l'amendement qui a été présenté ce soir par le chef de l'opposition.

(L'amendement de l'honorable Mackenzie King, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Lanctôt,
Bourassa,	Lapointe,
Boyer,	Leduc,
Brouillard,	Léger,
Bureau,	Lesage,
Cahill,	McCoig,
Cannon,	McDonald,
Casgrain,	McKenzie,
d'Anjou,	McMaster,
Delisle,	Marcil (Bonaventure),
Demers,	Marcile (Bagot),
Desaulniers,	Mayrand,
Deslauriers,	Murphy,
DuTremblay,	Pardee,
Ethier,	Parent,
Euler,	Pedlow,
Fafard,	Pelletier,
Fielding,	Proulx,
Fontaine,	Rinfret,
Fournier,	Robb,
Gauvreau,	Ross,
Gervais,	Savard,
Gordon,	Séguin,
Hunt,	Sinclair (Antigonish-et-Guysborough),
Jacobs,	Stein,
Johnston,	Tobin,
Kay,	Truax,
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),	Turgeon,
King,	Verville—58.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Anderson,	Doherty,
Argue,	Douglas (Strathcona),
Armstrong (York),	Douglas (Cap-Breton-S.-et-Richmond),
Arthurs,	Drayton (sir Henry),
Ballantyne,	Edwards,
Ball,	Fraser,
Best,	Fulton,
Blair,	Glass,
Bolton,	Gould,
Bowman,	Green,
Boyce,	Griesbach,
Boys,	Guthrie,
Brien,	Halbert,
Bristol,	Halladay,
Butts,	Harold,
Calder,	Harrison,
Caldwell,	Hay,
Casselman,	Hocken,
Charlton,	Keefer,
Charters,	Kemp (sir Edward),
Clarke (Bruce),	Long,
Clark (Red-Deer),	MacKelvie,
Clements,	Mackie (Edmonton),
Cooper,	Mackie (Renfrew),
Cowan,	MacNutt,
Crowe,	McDermand,
Davis,	

McGibbon (Muskoka),	Simpson,
McIsaac,	Smith,
McQuarrie,	Stacey,
Manion,	Steele,
Martin,	Stevens,
Meighen,	Stewart (Hamilton),
Merner,	Stewart (Lanark),
Middlebro,	Sutherland,
Morphy,	Thompson (Hastings),
Mowat,	Thompson (Yukon),
Munson,	Thomson (Qu'Appelle),
Nesbitt,	Tolmie,
Paul,	Tudhope,
Peck,	Tweedie,
Redman,	Wigmore,
Reid (Grenville),	Wilson (Wentworth),
Sexsmith,	Wilson (Saskatoon),
Shaw,	Wright—89.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Davidson,	Copp,
Mewburn,	Power,
Borden,	Papineau,
Armstrong (Lambton-Est),	Fortier,
McCurdy,	Vien,
Chabot,	Lemieux,
Hughes,	Denis,
Spinney,	Maclean (Halifax),
Blake,	Archambault,
Nicholson Algoma-Est),	Boivin,
Henders,	Molloy,
Cruise,	Duff,
Nicholson (Algoma-Est),	Sinclair (Queens) (I.P.-E.),
Bonnell,	White (Alta),
Fripp,	Devlin,
Cockshutt,	McRea,
Thompson (Weyburn),	Chisholm.

M. BOIVIN: J'ai pairé avec l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson). Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. POWER: J'ai pairé avec l'honorable député d'Hamilton-Est (M. Mewburn). Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. ARCHAMBAULT: J'ai pairé avec l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake). Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. DENIS: J'ai pairé avec l'honorable député de Victoria-Ouest (sir Sam Hughes). Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. McGREGOR: J'ai pairé avec l'honorable député de Maple Creek (M. Maharg). Autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

(La motion principale est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre siège en comité des subsides.

Administration centrale.—Intérieur. Traitement du personnel, y compris F. Clapp, secrétaire suppléant du ministre à $2,400. $1,353,922.50. Dépenses casuelles, $115,000.

[M. Jacobs.]

L'hon. MACKENZIE KING: Je demanderai à mon très honorable ami s'il ne pense pas que c'est un peu de bonne heure dans la matinée pour commencer l'examen des crédits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas comment se fera le travail de la Chambre si nous devons toujours avoir un amendement à la motion de siéger en comité des subsides et terminer trop tard pour entreprendre autre chose. Il est pas mal tard pour se mettre à l'étude des crédits, mais il est important d'en faire l'étude et nous avançons très très lentement. Bien que le Gouvernement ait proposé la discussion des crédits chaque jour depuis assez longtemps, nous n'avons presque rien fait.

M. CAHILL: Qui est ministre de l'Intérieur à l'heure qu'il est?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne le sait pas? C'est l'honorable sir James Lougheed.

L'hon. MACKENZIE KING: Je désire faire de nouvelles observations au premier ministre. Il est fort désirable, à mon sens, que nous discutions à fond les questions générales et qui intéressent fortement le public. Nous ne sommes pas tenus de terminer la session à une date en particulier; or, si nous avons des affaires publiques à régler, comme mon très honorable ami l'a donné à entendre ce soir, nous sommes prêts à passer ici le temps qu'il faudra pour atteindre ce but; cependant, nous ne désirons pas délibérer passé minuit. Nous nous proposons de le faire à ce moment de la journée où nous sommes en mesure de consacrer à l'étude de ces questions toute l'attention qu'elles exigent.

M. CLARK (Red-Deer): Certains de nos collègues—et je suis du nombre—vivent ici loin de leurs familles, de sorte que nous désirons employer le temps. Pour ma part, j'ai consacré les cinq derniers jours à parcourir en désœuvré les rues de la capitale. Je suis plus avancé en âge que le chef de l'opposition; cependant, je suis prêt à continuer la discussion encore quelque temps. J'ai siégé ici à une époque où les séances duraient sans arrêt, jour et nuit. J'ai prêté mon concours à l'application de ces méthodes avec l'assistance de mes honorables amis. J'ai donc la conviction que nos collègues ne sont pas trop vieux pour qu'il leur soit impossible de continuer à travailler encore un petit bout de temps.

M. BUREAU: Je ne tiens pas à passer la nuit ici et je n'ai pas l'intention de le faire. Si l'honorable député de Red-Deer ne peut aller chez lui, c'est malheureux, sans doute, mais ce n'est la faute de personne. Il s'est apparemment mieux reposé que ceux qui ont eu la chance d'aller passer le congé de Pâques dans leurs foyers.

Certains de nos collègues s'en vont chez eux pour s'amuser et d'autres pour travailler. Pour ma part, je n'ai pas l'avantage d'un gentleman farmer, de sorte que je suis obligé de travailler lorsque je vais chez moi.

Obtenons donc un petit renseignement pour commencer. Je relève une augmentation de $42,250 dans le crédit en discussion. Quelle est la cause de cette augmentation?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture): Cette somme est entièrement imputable aux augmentations annuelles.

M. BUREAU: En consultant les détails à la page 81, je constate que nous votons les traitements d'un sous-ministre adjoint, d'un adjoint au service de publicité et d'un gardien de l'outillage du service des études topographiques. Les statuts ne renferment pas, à ma connaissance, de dispositions décrétant que ces trois fonctionnaires doivent recevoir des augmentations. Je constate de plus qu'il y a un commis senior de la Statistique; un commis de statistique au service forestier; un commis de statistique; un commis de statistique naturelles et des renseignements. Je croyais que tout le travail ayant trait à la réunion des statistiques avait été transféré sous la direction du ministère du Commerce et de l'Industrie, afin de coordonner le besogne et économiser les deniers publics. Je désirerais obtenir quelques renseignements à ce sujet.

L'hon. M. TOLMIE: Ces fonctionnaires s'occupent de la réunion des statistiques touchant nos ressources naturelles et ils sont sous la juridiction du ministère de l'Intérieur.

M. BUREAU: Cette somme de $42,250 représente les augmentations que recevront ces fonctionnaires au cours du prochain exercice?

L'hon. M. TOLMIE: Certainement; les augmentations annuelles attachées à ces diverses situations.

M. BUREAU: La loi leur donne droit à ces augmentations?

L'hon. M. TOLMIE: Oui.

M. BUREAU: Cette somme comprend-elle l'indemnité de vie chère?

L'hon. M. TOLMIE: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'item comprend les traitements de quatre rédacteurs. Quelles publications rédigent-ils?

L'hon. M. TOLMIE: Ces rédacteurs sont au service des différentes divisions du département, telle que la division astronomique. Ils rédigent les publications que publient les différentes divisions du ministère de l'Intérieur.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelles sont ces publications?

L'hon. M. TOLMIE: Le département publie des bulletins mensuels sur les questions astronomiques et nombre d'autres questions y sont également traitées.

M. PARENT: Où ces publications sont-elles imprimées?

L'hon. M. TOLMIE: A l'Imprimerie nationale.

M. CAHILL: Le Gouvernement a-t-il encore l'intention de fusionner le ministère de l'Intérieur avec le département de l'Immigration et de la Colonisation? A l'époque où les deux départements furent divisés, il appert que le Gouvernement songeait surement et simplement à créer un nouveau ministère; j'aimerais donc à savoir si le Gouvernement a l'intention de fusionner de nouveau les deux départements?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement n'a pas encore mis la question à l'étude. Le département de l'Immigration a acquis une importance telle qu'il absorbe une portion notable du temps du ministre.

Je ne dirai pas qu'une fusion soit à jamais impossible, mais n'oublions pas que les mines sont de même du ressort du ministre de l'Intérieur.

M. FOURNIER: Est-il question de fusionner le ministère de l'Intérieur avec celui des Douanes?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non pas. L'honorable député veut dire, je pense, le ministère des Revenus intérieurs et celui des Douanes que l'on fusionne dans le moment.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne suis pas absolument satisfait de l'explication donnée à l'égard des éditeurs. Mon honorable ami dit que l'on payait plus de $9,000 en traitement à ces quatre rédacteurs de bulletins mensuels. Or, dans la

ville où j'habite, je connais certain vieillard de plus de soixante-dix ans qui, tout seul, publie un journal deux fois par semaine. C'est lui qui fait toute la besogne, et son journal est une entreprise autrement considérable que celle de ces bulletins. Le ministre ne cherche sans doute pas à nous faire accroire que ces hommes travaillent tout un mois à ces petits bulletins.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-être m'excusera-t-on de dire quelque chose sur un sujet qui m'est quelque peu familier. Mon honorable ami ne devra pas croire que ce sont là de nouvelles nominations. Ces éditeurs sont dans le service depuis plusieurs années, dès avant 1911, je crois. La section de l'astronomie, laquelle a charge des observatoires d'Ottawa et de Victoria, remplirait mal sa fonction si elle ne publiait point une feuille où sont relatés ses actes et ses observations, et il faut nécessairement que cette feuille soit rédigée par une personne qui est au fait du travail des observatoires. Je suis sûr que M. le docteur Klotz saurait donner à mon honorable ami des explications plus détaillées que je ne le peux faire. Son personnel a subi des retranchements si considérables que, si l'honorable député le rencontre, il aura à écouter les plaintes et les reproches que cet homme adresse au Gouvernement pour la parcimonie dont ce dernier ferait preuve en n'accordant point plus d'argent à ses observatoires. Je ne crois pas qu'il y ait eu d'augmentation; dans le fait, il y a eu une réduction. Il importe, bien entendu, qu'il y ait là quelqu'un qui édite les publications de ce service, et il en est de même de la section des ressources naturelles. Son œuvre consiste à donner une forme lisible et systématique aux renseignements qui concernent les ressources naturelles de ce pays, et c'est une tâche dont il s'est acquitté à merveille. C'est un M. Lynch qui est le chef, fonctionnaire des plus capables, choisi bien avant la chute du cabinet Laurier. Sans un rédacteur, cette section ne pourrait pas accomplir son travail. On peut dire la même chose du service géodésique. C'est là un service de grande importance, dont les études servent à tous les autres qui s'y rattachent, et auxquels ils sont plus ou moins subordonnés. Son travail affecte nécessairement la forme de publication qu'il faut aussi éditer, et c'est à cette fin que sont retenus les rédacteurs en question.

M. POWER: Je vois à la page 82, $1,680 jour un commis légiste junior et

[M. Sinclair (Guysborough).]

$1,500 pour un sténographe senior de commis légiste. J'ai toujours pensé appartenir à une profession dont les membres sont bien rétribués, mais jamais je n'ai pensé qu'un gouvernement pût avoir la complaisance et la bienveillance de se figurer qu'au bout de trois ou quatre ans d'étude dans une école de droit, on puisse devenir apte à remplir la charge de commis légiste et ne toucher pour cela que $100 de plus qu'un sténographe ordinaire. Je ne demande point au Gouvernement qu'il augmente la dépense, Dieu sait que déjà il dépense suffisamment! Mais c'est une injustice criante à faire, je crois, aux membres de la profession à laquelle j'appartiens que de leur donner ce que j'appellerais un salaire de famine.

M. ARCHAMBAULT: Quel est le nom de ce commis légiste?

M. POWER: Vais-je obtenir du ministre une explication de ce fait qu'un avocat touche $100 de plus seulement qu'un sténographe? Je suppose qu'il s'agit ici d'un avocat, et cela me paraît peu raisonnable.

L'hon. M. TOLMIE: Ce sont l'un et l'autre des sténographes qui ont l'habitude des termes de loi, et c'est ainsi que les a classés la commission du service civil.

M. POWER: Je vois qu'en réalité il y a trois commis légistes, deux à $2,040 et le troisième à $1,800. Le ministre veut-il bien nous dire quelles sont les fonctions de chacun d'eux, quels titres ils possèdent, quels sont dans le moment les titulaires de ces emplois, à quelle époque ils ont été nommés et de quelles universités ils sortent? J'oubliais d'ajouter que le département a un avocat, et j'aimerais à savoir quelque chose des titres de celui-là aussi.

M. PARENT: Vit-il encore?

L'hon. M. TOLMIE: La tâche de ces fonctionnaires consiste à dresser des actes de transport ou de concession de terrains miniers ou de pâturages au ministère de l'Intérieur, et autre travail juridique.

M. POWER: Quels sont leurs noms?

L'hon. M. TOLMIE: L'un de ceux-là est M. McQuarrie. Je regrette de ne pas pouvoir donner les noms des autres.

M. PROULX: Je connais l'un de ces légistes, qui était l'un de mes condisciples à l'école de droit. Il est avocat depuis nombre d'années et il ne reçoit que $2,040, alors que je vois à la page 8 qu'une jeune femme reçoit $2,400 par année.

M. ARCHAMBAULT: Elle a d'autres devoirs à remplir.

M. PROULX: Ses appointements ont-il été fixés par la commission du service civil?

M. ARCHAMBAULT: Quel est son nom?

M. PROULX: S. Clapp.

L'hon. M. TOLMIE: Cette jeune dame a été désignée comme secrétaire adjoint. Elle a eu cinq ans d'expérience en des bureaux d'avocats de Toronto avant de venir à Ottawa, le 7 février 1917, comme secrétaire de M. S.-A. Armstrong, autrefois adjoint du secrétaire provincial d'Ontario, puis directeur de la commission des hôpitaux militaires, et ensuite sous-ministre du département du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

Mlle Clapp a été employée en cette qualité jusqu'à ce que M. Armstrong eut quitté le département en juillet 1918, alors qu'elle fut transférée au bureau du ministre comme secrétaire adjoint. Elle fut employée jusqu'en octobre 1920, lorsque sir James Lougheed, ayant été nommé ministre de l'Intérieur, elle passa au ministère de l'Intérieur. Sir James Lougheed a maintenant la direction des départements suivants: Intérieur, Affaires indiennes, Mines, Rétablissement des soldats dans la vie civile, Pensions militaires, Placement agricole des soldats, et en outre il est le leader du Gouvernement au Sénat. Le travail du secrétariat pour tout ce qui précède est fait par deux secrétaires privés et par Mlle Clapp comme adjointe. Les appointements de Mlle Clapp, tels que l'indique le budget, ne comportent pas l'allocation ordinaire de $600 pour les secrétaires non plus qu'aucune autre allocation. Le transfert de Mlle Clapp n'a occasionné aucune augmentation du personnel du secrétariat dans le bureau du ministre de l'Intérieur.

M. BUREAU: Passez.

M. PROULX: L'un de ces commis, qui a eu dix-huit ans d'expérience, ne reçoit que $2,040, alors que d'après ce que nous dit le ministre, cette jeune dame qui n'a que cinq ans d'expérience reçoit $2,400. Je ne crois pas que cela soit juste.

L'hon. M. TOLMIE: Cette jeune personne remplit les fonctions de secrétaire adjoint.

M. PROULX: Combien y a-t-il de secrétaires pour le ministre de l'Intérieur?

L'hon. M. TOLMIE: Il y a deux secrétaires particuliers et un adjoint. Mais il administre, je le répète, l'Intérieur, les Affaires indiennes, le Rétablissement des soldats, les Pensions militaires, le Placement agricole des soldats, et en plus il est le leader du Gouvernement au Sénat.

M. CANNON: Il y a quelque temps le ministre a mentionné qu'un bulletin était publié par le département de l'Intérieur, lequel bulletin, si je ne me trompe pas, a trait à l'astronomie. J'aimerais que le ministre nous dise si c'est l'habitude du département d'imprimer ce bulletin dans les deux langues. Si l'on m'a bien informé, ce bulletin n'a pas été publié en français, bien que les sujets qui y sont traités soient très intéressants et devraient être publiés en français et distribués dans les provinces, ce qui ne manquerait pas d'avoir un excellent résultat. En faisant cette demande je ne sollicite aucune faveur, et je ne fais qu'affirmer un droit. Les publications du département de l'Intérieur sont des documents officiels publiés par ordre du gouvernement fédéral. Or, comme personne ne l'ignore, l'anglais et le français sont langues officielles, et par conséquent si le département de l'Intérieur, ou tout autre département, désire publier des bulletins, ou des relevés mensuels d'une nature quelconque, ces publications doivent être dans les deux langues.

Il y a encore une autre raison pour cela. Il y a déjà des traducteurs dans le département, et le ministre pourrait fort aisément voir à l'avenir à ce que toutes les publications de son département soient dans les deux langues. Alors la population de ma province, ainsi que les populations des provinces anglaises, se trouveraient pouvoir tirer avantage de ces publications. Je crois que cela suffira pour attirer l'attention du ministre sur la chose, afin qu'il puisse voir à ce qu'on porte immédiatement remède aux conditions actuelles.

L'hon. M. TOLMIE: Quelques-unes des brochures du département sont maintenant publiées en français; cependant, je serai bien aise de porter à l'attention du ministre de l'Intérieur l'observation de mon honorable ami.

M. McCOIG: On semble faire preuve de favoritisme dans les augmentations. Des fonctionnaires touchent des appointements de 4,000 dollars; d'autres, des appointements de 3,000 dollars ou de 2,500 ou 2,000 dollars. Ce sont ceux-ci qui semblent recevoir des augmentations tandis que le pauvre père qui ne reçoit que 1,000 dollars semble n'être l'objet d'aucun égard. Selon moi, ceux qui occupent d'humbles emplois — qui ont des familles à élever, à vêtir et à instruire tout

comme les employés grassement rétribués —méritent qu'on s'occupe d'eux. Si des appointements sont augmentés, ceux qui ne reçoivent que 1,000 dollars par année y ont autant droit que les hauts fonctionnaires qui touchent annuellement 3,000 à 4,000 dollars.

L'hon. M. TOLMIE: Actuellement, la rémunération n'est pas fixée par le département, mais par la commission du service civil qui accorde ces augmentations de temps à autre.

L'hon. M. BUREAU: A la page 32 du Budget il ya une inscription bizarre dans laquelle je remarque qu'il s'agit des appointements de deux messagers senior, ainsi que de huit commis-messagers. Quel travail accomplissent les commis-messagers? Puis-je le savoir?

L'hon. M. TOLMIE: Il y a deux messagers "senior", l'un dans la division des Ressources naturelles et l'autre dans le bureau du sous-ministre. "Commis-messager" est la nouvelle désignation donnée par la commission du service civil aux messagers ordinaires.

L'hon. M. BUREAU: Je suis d'avis que cette désignation devrait disparaître du Budget. Il peut y avoir lieu de nommer des messagers "senior", mais pourquoi a-t-on besoin des commis-messagers pour eux? En toute déférence pour la commission du servie civil, elle ne me paraît pas jusqu'à présent connaître grand'chose de leurs attributions.

L'hon. M. TOLMIE: Ces employés ont à remplir les fonctions d'un messager ordinaire, mais ils ont parfois à faire de légers travaux de bureau qui n'entrent pas rigoureusement dans leurs attributions.

L'hon. M. BUREAU: Dans ce cas, qu'on les appelle des messagers. Pourquoi les nommer commis-messagers? Je propose que le mot "commis" soit biffé de la désignation.

M. PEDLOW: Je remarque qu'il y a encore une autre classe de messagers, les messagers de confiance. J'aimerais savoir quelles fonctions remplissent ces messagers de confiance et pourquoi on les désigne ainsi.

L'hon. M. TOLMIE: Le messager de confiance transporte de l'argent d'un département à l'autre et on lui confie des chèques. Il a beaucoup de responsabilité comparativement au messager ordinaire.

[M. McCoig.]

M. ARCHAMBAULT: L'autre jour, lorsque nous avons examiné le budget du ministre de la Justice, celui-ci nous a donné une tout autre définition d'un messager de confiance.

M. CANNON: Mais il n'y a pas d'argent à manipuler dans son département.

L'hon. M. TOLMIE: J'ai expliqué quelles sont les fonctions de ces employés au département de l'Intérieur. Je ne connais rien de la manière dont ils accomplissent leur besogne au département de la Justice.

M. CANNON: Il semble que des appointements sont accordés aux fonctionnaires qui surveillent le domaine national. Il s'agit, j'imagine, des terres que le gouvernement fédéral détient dans les provinces de l'Ouest. Le ministère a-t-il l'intention de prendre une décision au sujet de ces terres? J'ai lu il y a quelques mois dans les journaux, qu'une conférence des premiers ministres de l'Ouest avait eu lieu à Ottawa, et j'aimerais apprendre du ministre si le cabinet a étudié les questions qui ont été discutées à cette conférence, et s'il est arrivé à une conclusion au sujet des ressources naturelles des provinces de l'Ouest depuis qu'elles ont été créées par le gouvernement Laurier, il y a quinze ans.

L'hon. M. TOLMIE: Depuis plusieurs années cette question est d'actualité dans l'Ouest, et les différentes provinces ont fait des tentatives pour obtenir ces terres fédérales. Une réunion a eu lieu ici, depuis un an ou un an et demi et la question y a été discutée; cependant le Gouvernement n'est arrivé jusqu'à présent à aucune conclusion certaine au sujet de cette affaire.

M. PARDEE: Page 81, je remarque qu'il est fait mention de 3 cartographes en chef, de 12 cartographes principaux, de 30 cartographes senior, de 26 cartographes, de 1 cartographe junior, de 2 cartographes principaux, de 4 cartographes senior, de 6 cartographes—il y en a 86 en tout. Que sont ces cartographes de différentes catégories?

L'hon. M. TOLMIE: Ce sont là des classifications établies par la Commission du service civil et qui se rapportent aux cartographes du service des Ressources naturelles, de celui des Terres, celui des Mines, celui de l'Observatoire et celui des Forces hydrauliques. La définition des devoirs du cartographe en chef est comme suit: Surveiller la préparation de cartes de sections, de cartes topographiques, géologiques et autres; entretenir une corres-

pondance avec les arpenteurs et autres pour ce qui touche à la cartographie. La définition des devoirs du dessinateur principal est celle-ci: Surveiller la compilation et la réduction des cartes d'arpentage et des plans d'après les notes de campagne et aider à l'examen et au contrôle des plans soumis par les ingénieurs de district et divers entrepreneurs.

M. McMASTER: Bien que ces crédits aient été considérablement augmentés, le ministre chargé de surveiller ce département n'a rien suggéré quant à la possibilité de réduire les dépenses. Je crois que le ministre qui tente en ce moment de faire adopter les crédits comprend la position dans laquelle le pays se trouve. Il est très difficile pour un comité comme celui-ci de critiquer convenablement les divers item, nous ne pouvons que faire de notre mieux avec les maigres renseignements donnés par les estimés. Mais, étant donnée la situation financière actuelle et le fait que l'immigration n'arrive que très lentement, il devrait y avoir certainement moyen de diminuer les dépenses de ce département. Il est impossible pour un simple député de dire exactement, de désigner quel employé nous pouvons renvoyer ou quelle dépense peut être supprimée; mais nous devons gouverner notre appétit à notre bourse et le seul moyen de réduire les dépenses du Gouvernement c'est de couper un peu ici et là. Mon idée, monsieur le président, n'est pas de conseiller une réduction des appointements, mais j'aimerais voir un meilleur service. Il me semble que, dans bien des bureaux, un personnel plus restreint pourrait faire le travail tout aussi bien et même mieux qu'il n'est fait actuellement. Et c'est justement ce que nous demandons au ministre: un plan pour diminuer les dépenses. Naturellement, il n'est pas très juste de demander au ministre dont les rapports avec ce ministère consistent simplement à présenter des crédits à la Chambre de donner son opinion sur ce ministère. Son habileté et sa courtoisie ont toujours produit la meilleure impression sur nous, mais comparez son attitude de ce soir, alors qu'il doit demander tous les renseignements au sous-ministre et nous faire attendre pour donner une réponse à nos questions avec la facilité avec laquelle il répondait à nos questions quand il présentait les crédits de son ministère. C'était alors un vrai plaisir que de le questionner car les renseignements précis et intéressants tombaient tout simplement de sa bouche, Alors, comment se fait-il que le ministre de l'Intérieur, le ministre de ce département qui coûte si cher n'est pas ici pour discuter ses propres crédits? Quelque chose fait-il mieux ressortir l'opportunité de l'attitude adoptée l'autre jour par l'honorable député de Waterloo (M. Euler) et d'autres députés de la gauche qui prétendent que les ministres de ces ministères si coûteux devraient siéger à la Chambre? C'est un point sur lequel je veux insister fortement auprès du Gouvernement.

Nous comprenons qu'avec sa courtoisie et son habileté le ministre fait de son mieux, mais lui est-il possible de faire face à la situation quand il est obligé de se fier entièrement à son sous-ministre et lire pour ainsi dire tous les renseignements qu'il nous donne? De plus, je suis en faveur de la journée de huit heures. Je ne crois pas que vous avanciez les affaires du pays en insistant pour faire durer la séance jusqu'au matin. Cependant, si on croit bon de persister, nous n'aurons qu'à faire notre devoir.

Permetez-moi néanmoins cette réflexion. J'ai entre les mains une brochure traitant des rapports de la triangulation géodétique dans les provinces d'Ontario et de Québec. C'est la publication n° 2. Je suppose que cette brochure a été distribuée à tous les députés de la Chambre. Je ne l'ai pas demandée et je la trouve dans mon casier postal. Or, je défie le ministre qui appartient à une savante profession de comprendre ni queue ni tête à cette triangulation géodétique. Ce sont là des hautes mathématiques. Le député de Cap-Breton me demande de lui expliquer certains des diagrammes et je n'en suis pas plus capable que de lui parler en gallois, c'est au-dessus de mes forces. Mon savant et honorable ami de Dorchester me dit que cette brochure a pour but de réunir les deux provinces d'après un plan géométrique. Mais ce que je veux sérieusement faire observer c'est que si cette brochure est du plus haut intérêt pour les techniciens, comme les arpenteurs et les ingénieurs, c'est dépenser de l'argent en pure perte que de la distribuer à tous les vents, même dans la Chambre des communes. C'est une réflexion que je tenais à faire et si l'honorable ministre qui dirige le département peut nous suggérer la manière de réaliser des économies dans son administration nous serons très heureux de l'écouter.

L'hon. M. TOLMIE: La brochure à laquelle l'honorable député vient de faire allusion est destinée aux arpenteurs et autres professionnels. Ces brochures sont dis-

tribuées dans les diverses provinces et échangées avec d'autres publications du même genre dans les autres pays. Quant à l'administration économique de ce département, je dirai que le ministre est à s'occuper d'une réorganisation générale dans le but de faire des retranchements sensibles.

Il n'y a pas d'augmentations autres que les augmentations régulières. Le ministre met à la retraite un certain nombre de vieux employés, et il fusionne plusieurs divisions dans un but d'économie. Je serai heureux de lui dire, à son retour, que l'honorable député de Brome (M. McMaster) a appelé son attention sur cette affaire.

M. CANNON: Le ministre peut-il faire cette réorganisation de son personnel sans le consentement de la commission du service civil?

L'hon. M. TOLMIE: En fusionnant des services, je pense qu'il peut faire un grand pas dans cette direction.

M. CANNON: Mais jusqu'où peut-il aller?

L'hon. M. TOLMIE: Suffisamment pour obtenir de fort meilleurs résultats en fusionnant les personnels de diverses divisions.

M. CANNON: J'appellerai l'attention du comité sur un état de choses extraordinaire. Quand les honorables députés demandent des renseignements au sujet des chemins de fer, on leur répond qu'ils ne peuvent avoir ces renseignements, parce que les chemins de fer sont gérés par une administration indépendante du Gouvernement. On nous fait la même remarque touchant la marine marchande. Et puis, lorsque nous posons la même question au sujet de fonctionnaires dans d'autres ministères, on nous répond que la commission du service civil, autre corps indépendant, est lui-même responsable, mais non le Gouvernement. C'est une situation très sérieuse, et tous les membres devraient s'efforcer d'y apporter un changement.

Si nous avons le Gouvernement responsable, il ne faut pas que les députés soient renvoyés à des administrations du dehors pour obtenir les renseignements demandés. Pourquoi alors ne pas abolir la Chambre des communes? En vertu de notre constitution, la Chambre a la disposition des impôts; mais je doute fort que nous en jouissions. Des centaines de millions sont dépensés, chaque année, pour nos chemins de fer et la Chambre ne peut se procurer de

[L'hon. M. Tolmie.]

renseignements sur ces dépenses; l'administration de ces chemins de fer peut employer l'argent à sa guise et il ne reste à la Chambre qu'à voter les fonds.

Nous pouvons en dire autant de la marine marchande. Quand au service civil, s'il y a une association de personnes qui devraient être responsables envers les représentants du peuple, ce sont certainement les fonctionnaires de l'Etat. Même lorsque le ministre de l'Agriculture expliquait ses crédits, il a répondu à plusieurs demandes de la gauche: je ne puis donner le renseignement; cette affaire est du ressort de la commission du service civil. Si ce système est maintenu, la disposition des fonds publics et le gouvernement responsable sont appelés à disparaître. Le ministre doit être le maître de son propre déparetement, sinon, qui est-il? Si les ministres qui composent le cabinet ne sont pas les maîtres de leurs départements respectifs, il est à peu près temps que nous sachions qui gouverne le pays?

M. BUREAU: La commission du service civil.

M. CANNON: Selon toute apparence, c'est ce qu'elle fait en ce qui concerne les fonctionnaires. Quant aux chemins de fer ce sont les financiers de Toronto qui dirigent le pays, et—pour ce qui regarde les vaisseaux nous le saurons lorsque seront déposés les crédits de la Marine. Cet état de choses ne saurait subsister, et, à moins que les deux côtés de la Chambre ne protestent—tous les membres, sans exception y sont intéressés—à moins que nous ne prenions des moyens énergiques pour restaurer nos institutions constitutionnelles telles qu'elles étaient avant la guerre, nous nous apercevrons un bon jour, qu'au lieu d'un gouvernement responsable, c'est un gouvernement autocratique qui nous régit.

Il est regrettable que le chef du département dont nous étudions maintenant les crédits et qui dépense des sommes aussi considérables ne soit pas à la Chambre pour nous fournir les explications nécessaires. Il est remplacé, il est vrai, par un ministre fort sympathique; même je ne suis pas loin de croire qu'on l'a choisi à cause de la grande sympathie que lui témoigne l'opposition. Nous avons confiance dans le ministre de l'Agriculture en ce qui concerne son propre département; nous savons que tous les crédits que nous lui avons votés seront bien employés jusqu'au dernier sou. Mais les deniers que nous voterons ce soir, si nous en votons, seront dépensés, non pas

par mon honorable ami, mais par un autre ministre que nous ne connaissons même pas de vue, parce qu'il siège au Sénat. Mon honorable ami n'est pas en mesure de nous donner les renseignement demandés.

L'honorable député de Brome (M. McMaster) a demandé s'il était possible de diminuer les dépenses de ce ministère. C'est là une question raisonnable; mais le ministre n'y peut répondre, parce qu'il n'a pas les renseignements nécessaires. Le fait est qu'il ne saurait le faire même s'il était le chef de ce ministère, parce que, si l'on en juge par la réponse qu'il vient de donner, il lui faudrait en référer à la commission du service civil avant de pouvoir réduire le personnel.

En réponse à une question que j'ai posée au sujet des terres fédérales dans l'Ouest, le ministre m'a dit que la chose est à l'étude. C'est une réponse très diplomatique, mais sans discuter la question au mérite, je ferai remarquer que la situation financière du Canada est très mauvaise. Chacun de nous se rend compte de la nécessité de réduire les dépenses, dans le but de remédier à notre situation financière.

Pourquoi le Gouvernement ne cesserait-il pas de donner aux différentes provinces de vastes sommes pour des chemins, des écoles techniques et différents autres choses? Ces subsides sont donnés, non pas parce que les provinces en ont besoin. Les plus vieilles provinces sont dans un meilleur état financier que n'est le gouvernement fédéral. Le crédit de la province de Québec est de beaucoup supérieur à celui de la confédération canadiennes. Québec n'a pas besoin de ces subventions; nous n'en voulons pas; que le Gouvernement garde le peu d'argent qu'il a. Quelques-uns pourront dire: "Si les provinces de l'Est n'ont pas besoin d'argent, il se peut que celles de l'Ouest en ait besoin." Au lieu de distribuer aux provinces de l'Ouest de l'argent à déficit, pourquoi ne pas mettre fin à ces subventions et donner à ces provinces ce qui leur appartient en ressources naturelles? Elles auraient alors des revenus considérables pour faire face à leurs besoins, et le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta pourraient sustenter leurs gouvernements sans avoir recours au gouvernement fédéral. La question est d'une grande importance. Je vois à leurs sièges quelques-uns de nos honorables amis de l'Ouest; nous devrions nous efforcer ce soir, d'obtenir du Gouvernement une réponse plus précise sur la très importante question des terres fédérale dans les provinces de l'Ouest. Je m'adresse au ministre en toute bonne foi. Je sais qu'il n'est pas en mesure de parler de pleine autorité en ce qui concerne le ministère de l'Intérieur; mais à ses côtés je vois le ministre de la Justice (M. Doherty) et je suis tout à fait certain que rien de très grande importance ne saurait être décidé sans que soit conseillé le très honorable ministre, de sorte que si le ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) ne peut fournir le renseignement demandé, je suis certain que le ministre de la Justice et le premier ministre peuvent le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sache pas que le sujet des ressources naturelles se rattache aux prévisions budgétaires du gouvernement civil, mais je serai bien aise de donner une courte réponse à l'honorable député. La question des ressources naturelles a occupé depuis un certain temps, l'attention du Gouvernement et des partis politiques. Je ne doute pas que l'honorable député se rappellera une convention assez célèbre, mais, je crois, très souvent déplorée, qui eut lieu à Ottawa en août 1919. A cette convention, parmi d'autres résolutions — presque innombrables— il en fut adoptée une se rapportant précisément à cette question. Cette résolution demandait le transport de leurs ressources naturelles aux provinces de l'Ouest à des conditions qui fussent justes envers les autres provinces de la confédération.

Je n'ai pas à redire contre cette résolution avec la condition qu'elle comporte. Je pourrais cependant faire remarquer en passant, que les ressources naturelles des provinces d'Alberta et de la Saskatchewan ont en premier lieu été déniées à ces provinces par les honorables députés qui siègent maintenant dans l'opposition, et que les complications qui accompagnent aujourd'hui la question de retour de ces ressources naturelles naissent de ce que ces ressources ne leur ont pas été primitivement accordées.

M. McKENZIE: N'en a-t-il pas été de même pour le Manitoba?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Manitoba a été mis dans le même cas, j'oublie en quelle année, mais peu de temps après la confédération.

M. McKENZIE: Mais en vertu du même principe, lors de la création de la province.

Le très hon. M. MEIGHEN: Du même principe, je le sais.

M. CANNON: Et à l'agrandissement du Manitoba?

Le très hon. M. MEIGHEN: Les ressources naturelles ne furent pas accordées

au Manitoba. Le Manitoba demande à être mis sur le même pied que l'Alberta et la Saskatchewan. L'agrandissement du Manitoba dut se faire ainsi. Il n'y avait pas d'alternative. C'est ce que le Manitoba demandait, et c'est ce qui lui a été accordé.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est d'abord le Manitoba qui a été traité de cette façon, et mon très honorable ami dit maintenant que nous sommes responsables de la situation faite à la Saskatchewan et à l'Alberta.

Qui a fait décréter cette restriction en ce qui regarde le Manitoba?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le gouvernement du jour.

M. CAHILL: Qui composait donc ce gouvernement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas au juste. Mon affirmation n'en est pas moins exacte, que les honorables députés sont responsables, quant à la Saskatchewan et à l'Alberta.

M. McKENZIE: Vous aviez établi un précédent.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est toujours le même argument *ad hominem.*

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député vient lui-même de s'en servir; il ne devrait pas maintenant en faire fi. Il n'y a rien là d'un argument *ad hominem;* j'établis simplement les faits et les difficultés que cette question soulève. Elles viennent de ce qu'on a réservé ces ressources et qu'on ne les a pas attribuées aux provinces. Quelles que furent les raisons qui engagèrent les gouvernements d'alors à réserver ces ressources, effectivement elles le furent, et notre ligne de conduite administrative a tenu compte de cette situation, non seulement en matière de subvention mais encore pour tout ce qui concerne l'Ouest canadien et encore bien plus pour ce qui intéresse l'Est du Canada. Rarement mesure administrative a-t-elle été prise ou ligne de conduite a-t-elle été tracée concernant l'Ouest, sans qu'on ait tenu compte de la réservation établie à l'égard de ces ressources. Par exemple, en ce qui regarde l'administration des chemins de fer, sous la responsabilité du gouvernement fédéral, des lignes furent projetées et l'on en commença la construction, ce qu'on n'aurait probablement pas fait si ces ressources n'avaient pas été réservées. A propos de forces hydrauliques et d'irrigation, des engagements furent pris, qui probablement ne l'auraient pas été si ces ressources n'avaient pas été réservées. Et ainsi de suite. Toutes ces obligations ont été contractées et la proportion de la responsabilité assumée par le gouvernement fédéral et qui provient de ce que ces ressources étaient réservées est un élément incertain. C'est comme si on cherchait, après une longue suite d'années, à retourner sur ses pas, suivant une voie longue et sinueuse. Une audition de comptes n'y suffirait pas; certes, il est impossible d'arriver à une solution qui constitue une compensation équitable pour ces provinces, sans porter atteinte aux droits des autres. A chaque pas que nous faisons dans cette affaire, il surgit quelque difficulté qui domine réellement toute la question et qui nous indique ce qu'il aurait eu lieu de faire si telle ou telle chose n'était pas arrivée, et cela personne ne peut le dire avec quelque certitude. En conséquence, lorsqu'un gouvernement, malgré son réel désir de résoudre ce problème et de rendre ces ressources aux provinces de l'Ouest, se met en frais d'obtenir une solution basée sur un principe quelconque, il rencontre des obstacles qui sont presque insurmontables, si l'on se rappelle qu'il nous faut aussi donner satisfaction aux autres provinces. Les honorables membres de l'opposition ont accepté le principe que toute solution pour être acceptable doit tenir compte des réclamations des autres provinces qui ont part aux subventions attribuées à l'Ouest comme indemnité pour ces réservations. A différentes reprises nous avons essayé de résoudre la difficulté; nous n'y avons pas réussi. Nous redoublons d'efforts et nous espérons que ces efforts seront couronnés de succès. Si les honorables membres de l'opposition dirigeaient les affaires du pays, ils seraient désireux d'obtenir une solution, mais ils rencontreraient précisément les mêmes difficultés qui nous ont embarrassés nous-mêmes. Je ne pense pas, toutefois, que nous trouvions l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair) prêt à souscrire à quoique ce soit que l'Ouest canadien accepterait. Aucune des provinces de l'Ouest n'a encore consenti à accepter la moindre diminution de la subvention qui lui est versée, en retour des terres, si les ressources sont remises. Elles prétendent qu'on devrait remettre les ressources et continuer à verser la subvention puisqu'elles affirment qu'on a déjà aliéné assez de ressources, suivant leur expression, pour

justifier le versement de ces subventions. Voilà où en est la question.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je faisais partie de la députation à la Chambre des communes lorsque les provinces de l'Ouest furent organisées et je me rappelle nettement les débats auxquels cette question donna lieu. La décision à laquelle on en arriva fut qu'il ne serait pas sage au point de développement où en était le Dominion, de céder aux provinces de l'Ouest les terres, la question de l'immigration relevant du gouvernement fédéral les deux ordres de questions étant mieux réunis sous la même direction, afin que si le département fédéral d'immigration trouvait un bon colon, en Europe, et l'amenait au Canada, il pourrait le placer sur la terre sans aucune ingérence de la part des législatures locales de ces nouvelles provinces.

Le Parlement du jour est arrivé à une solution en contribuant une plus forte somme pour les provinces de l'Ouest. Les représentants de l'Ouest trouvèrent que cette solution était juste, et la question fut ainsi réglée, cette forte subvention a été payée depuis, aux provinces de l'Ouest. Si elles réclament leurs terres maintenant, il sera naturellement nécessaire qu'elles rendent compte de l'argent qui leur a été payé tous les ans depuis l'organisation des provinces de l'Ouest. Cela ne serait que juste pour les autres provinces. Je ne désire nullement faire tort aux provinces de l'Ouest; je veux tout simplement en venir à une juste solution. J'aimerais savoir si mon très honorable ami est du même avis que les premiers ministres des autres provinces qui, lorsque cette question fut traitée, décidèrent que les droits des autres provinces devaient être reconnus, et que les provinces de l'Est tout aussi bien que celles de l'Ouest ont leurs droits en ceci. Mon très honorable ami est-il de l'avis des premiers ministres des différentes provinces? L'attitude prise par mon très honorable ami et par quelques autres députés de l'Ouest, ces dernières années, en autant que je puis comprendre, a été celle-ci: les ressources naturelles de l'Ouest devraient être sous la dépendance du Gouvernement tandis que les provinces de l'Ouest conserveraient les subsides qui leur étaient accordés au lieu de leurs ressources. Est-ce là encore sa manière de voir?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais à quelle entente entre les premiers ministres mon honorable ami fait allusion. Je serais très surpris s'il découvrait sur quoi les premiers ministres des provinces du Canada se sont entendus.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon très honorable ami nous l'a citée, il y a quelques instants. Il nous a dit que la chose devait se faire en ce qui concerne les droits des autres provinces.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en parlerai dans un instant. J'ai cru comprendre que mon honorable ami avait dit que les premiers ministres des différentes provinces avaient eu une entente à ce sujet. Si oui, je serais enchanté de la connaître. Je ne crois pas qu'ils se soient entendus sur quoi que ce soit, et il me sera peut-être permis de dire que je désespère qu'ils le fassent jamais. L'honorable député dit que si les provinces de l'Ouest gardent leurs ressources, elles devront rendre compte des subsides reçus en échange de leur ressources. Je suppose qu'il veut dire qu'elles auraient à rembourser cet argent. Je dois lui dire dès maintenant qu'il n'y a pas un gouvernement des trois provinces de l'Ouest qui voudrait y songer un seul instant. Ces provinces n'ont jamais consenti même à une déduction quelconque sur les subsides payables à l'avenir, à la place des terres. J'ai communiqué par lettres avec tous les premiers ministres des différentes provinces, avant notre dernière conférence, et je leur ai dit que si nous voulions faire quelque progrès appréciable, il fallait savoir ce qu'ils étaient disposés à faire. Etaient-ils disposés à accepter une déduction sur le subside à la place des terres, ou voulaient-ils y renoncer? Je n'ai pas eu de réponse affirmative. Ils disent maintenant: Vous étiez nos fideicommissaires pour ces terres. Maintenant nous vous demandons de nous rendre compte de tout ce que vous avez, et non seulement de ce que vous avez, mais de tout ce que vous auriez dû avoir; ainsi, si vous aviez une terre pour y établir quelqu'un, au lieu de la vendre vous devriez nous donner le prix que vous auriez pu en obtenir. Rendez-nous vos comptes de fideicommissaires, et nous vous rendrons compte des subsides reçus. J'ai fait observer que chaque fois qu'il s'agirait de règlement de comptes, se présenterait toujours la question de savoir quels crédits le Parlement a accordés parce que les terres nous étaient réservées, et lesquelles ne l'ont été. Je ne crois pas que que l'esprit humain puisse résoudre une question semblable. En ce qui concerne l'immigration, par exemple, qui pourrait le dire? Prétendez-vous donc que toutes les dépenses

que le Gouvernement a dû faire pour l'immigration ces dernières années, sont imputables au fait que les terres étaient réservées, et réservées pour des fins d'immigration? Je ne crois pas que vous le puissiez. Il est vrai qu'il y a eu des dépenses à ces fins, mais quel être humain peut dire combien le Gouvernement a dépensé pour les chemins de fer, les pouvoirs hydrauliques, l'irrigation et pour d'autres fins de cette nature. Le calcul n'en pourrait être fait par aucun système de comptabilité. Vous pourriez en arriver à une conclusion approximative, mais c'est tout. J'ai insisté pour que les premiers ministres des différentes provinces nous disent exactement ce qu'ils seraient disposés à faire relativement à une déduction de subside. S'ils ne veulent consentir à aucune déduction, alors qu'ils le déclarent, et nous leur dirons si nous trouvons cela juste ou non; mais ils n'ont fait aucune déclaration à ce sujet. Telle est la situation actuelle.

M. GOULD: Je voudrais dire un mot ou deux au sujet des ressources naturelles étant donné que, cette question a été soulevée. Je me souviens fort bien qu'en 1905 des membres du gouvernement fédéral sont venus dans notre province pour tenter de persuader les électeurs qu'il valait beaucoup mieux pour la province accepter les subsides accordés en compensation du droit de propriété de ces ressources. Je ne suis pas disposé à convenir que les électeurs de la Saskatchewan ont réellement cru les déclarations qui leur ont été faites à cette époque, bien que le vote donné aux élections ait semblé démontrer qu'ils les avaient acceptées. J'avais moi-même adopté cette attitude à cette époque, comme aujourd'hui, du reste, que les ressources naturelles de la Saskatchewan appartenaient en droit à cette province. Bien que nous ayions accepté le subside après avoir été ainsi influencés, la question a toujours été très vivace dans l'Ouest et nous avons demandé à plusieurs reprises aux divers gouvernements et aux oppositions de nous rendre nos ressources naturelles. Je faisais partie d'un comité de trois délégués chargés de voir le chef de l'opposition à Weyburn, en 1911, et quand nous avons demandé que les ressources naturelles de la province lui soient remises nous avons reçu en réponse une déclaration positive que ces ressources nous seraient confiées dès l'arrivée au pouvoir du Gouvernement conservateur. Nous avons accepté cette déclaration de bonne foi, mais aussitôt que le parti eut été envoyé au pouvoir, survinrent d'autres considérations et des obstacles furent soulevés. Jusqu'à présent je ne vois pas que le Gouvernement fédéral ait montré autant de sincérité que l'ont fait les gouvernements provinciaux pour nous faire obtenir ce que nous prétendons être de simple justice.

Je ne désire pas discuter les ressources naturelles en ce moment, car ce sujet se rapporte peu à la question qui nous occupe, mais je crois qu'une résolution en ce sens devrait être présentée plus tard à la Chambre. Les représentants de notre groupe auront quelque chose à dire à ce sujet.

Je désire appuyer ce qui a été dit par l'honorable député de Dorchester touchant le fait que le ministre chargé de faire accepter ces subsides n'est pas à même de faire les déclarations positives qu'exige la Chambre. A mon sens, du moins, il est déplorable de constater que nous devons demander des renseignements et que nous ne pouvons recevoir aucune réponse catégorique du ministre qui nous donne les faits que nous demandons. Quand ses propres crédits étaient débattus à la Chambre il pouvait donner des réponses catégoriques et satisfaisantes, mais, ce soir, aux questions qui lui sont posées, il ne peut que répondre: "Je crois ceci" ou "Je crois cela" ce qui, je le prétends, est absolument inutile pour les honorables députés qui écoutent le ministre. Je suis certain que l'honorable ministre lui-même doit comprendre dans quelle position difficile il est placé quand il tente de donner à la Chambre des renseignements auxquels elle a droit. Je ne sais quoi conseiller pour porter remède à cet état de choses, mais je crois qu'il serait difficile d'imaginer un état de choses pire que celui-ci. Ce ministère dépense des montants considérables et je suis sûr que les contribuables voudraient avoir des réponses positives aux questions posées par les députés. Les anciens membres de la Chambre pourront sans doute suggérer des moyens qui nous permettront d'avoir les renseignements que nous demandons. Personnellement, je crois que les honorables députés ont droit de recevoir des réponses catégoriques aux questions qu'ils posent au Gouvernement et je suis très sérieusement d'avis que l'état actuel des choses est loin de nous satisfaire.

M. BUREAU: C'est là un item considérable et, comme on l'a dit, le Gouvernement a choisi pour le faire accepter un honorable ministre qui reçoit le plus vif degré de sympathie de la gauche de la Chambre. Nous consentons à témoigner de notre sympathie en faisant notre part et s'il consent à l'ajournement après avoir fait

passer cet item, nous allons le laisser adopter.

M. POWER: Non.

M. BUREAU: Nous pouvons laisser adopter cet item si le Gouvernement consent à lever la séance.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je préférerais beaucoup commencer la discussion des crédits d'un autre ministère, celui du Travail, par exemple, mais je suis prêt à accepter les conditions de l'honorable député. Cependant, il nous faudra travailler davantage un autre soir et, néanmoins, je compte que si nous avons un autre amendement nous pourrons limiter sa discussion à des bornes raisonnables.

M. CAHILL: Je désire avoir des renseignements touchant les règlements au sujet des baux de gisements pétrolifères qui se trouvent régis par ce ministère. A mesure qu'on accepte ces crédits il nous est impossible de revenir en arrière pour avoir des renseignements sur des sujets qui ont été réglés déjà.

Le chef du Gouvernement fait quelquefois difficulté de comprendre quelques observations des députés de l'opposition et il est possible que lorsque nous arriverons à d'autres crédits de ce département nous trouverons bon d'insister pour que le président restreigne les membres de ce côté-ci au sujet soumis directement à la discussion. Il y a eu de nombreux changements dans les règlements relatifs aux concessions pétrolifères dans l'ouest du Canada. Il se peut que le ministre qui a pris charge de ces crédits ne soit pas aussi familier avec les règlements que le premier ministre qui auparavant était à la tête de ce département. Le très honorable premier ministre veut-il me dire ce qui a amené à conclure que ces concessions devraient pas être concédées à l'avenir comme ils l'ont été dans le passé, aux prospecteurs pour s'établir sur les terres du Dominion en vue de prospecter pour découvrir du pétrole, dans le nord de l'Alberta, ou dans la Colombie-Anglaise ou ailleurs? Je ne sais pas s'il y a dans ces crédits un autre article qui pourrait donner l'occasion de poser cette question, et je suis désireux d'obtenir ce renseignement, parce que l'affaire a une importance considérable en ce moment pour la population de l'ouest du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'est pas douteux que le sujet est important. L'honorable député pourrait indubitablement soulever cette discussion dans quelques jours. Il pourrait l'introduire à l'article des terres et parcs du Dominion. Ce serait le meilleur chapitre pour discuter la question; mais naturellement on ne peut pas l'entreprendre ce soir; ou il aurait pu en parler au moment ou l'honorable député d'Edmonton-Est (M. Mackie) a proposé une motion que l'on a discuté assez longuement ou avec deux ou trois autres motions qui sont encore au Feuilleton, si le même honorable député n'en dispose pas. En discutant la motion de l'honorable député d'Edmonton-Ouest (M. Griesbach), j'ai donné beaucoup de détails sur ce sujet. Je ne doute pas que l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) n'était pas présent à la séance...

M. CAHILL: Oui j'y étais, mais on n'a pas donné de réponse spéciale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, certainement; j'ai donné une réponse complète, expliquant pourquoi on avait changé les conditions des concessions.

Un DEPUTE: Quelle a été l'explication?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crains de ne pouvoir donner ce soir une explication aussi complète que je l'ai donnée à cette occasion, parce que j'avais alors un mémoire sur ce sujet. Je rappellerai cependant quelques détails. D'abord je ne crois pas qu'il y ait eu des changements importants à propos des provinces dont parle mon honorable ami, c'est-à-dire pour les terres du Dominion dans l'Alberta, dans la région de la rivière de la Paix et celle des chemins de fer—les seules parties dont nous ayons le contrôle—et la Saskatchewan et le Manitoba. Autant que je peux m'en souvenir les seules changements visent l'établissement d'un droit que l'on a pensé justifié dans l'intérêt public pour que la population dans son ensemble puisse obtenir une part de ces ressources qui sont la propriété du peuple canadien. Mais il y a eu un changement important pour les terres des territoires du Nord-Ouest parce qu'on a jugé qu'après la découverte du fort Norman, on pouvait légitimement considérer ce champ d'huile comme n'étant pas livré aux prospecteurs seulement, mais comme étant bien prouvé qu'il existait là de l'huile en quantité et en conséquence on a pensé qu'on devrait modifier les règlements de façon à protéger les intérêts publics quand le temps des expériences était passé et que le temps était venu de l'exploitation d'un champ bien établi. Telle est la raison du changement. On a pensé que le pétrole ayant été réellement découvert en quantité, il était juste de modi-

fier les règlements pour faire verser dans le trésor une plus grande part des résultats définitifs. En conséquence, on a décidé de ne concéder qu'une section sur quatre au prospecteur qui a fait son choix, les trois autres revenant à la Couronne ainsi que les droits décrétés. J'ai donné les raisons à l'honorable député, et la question est encore à l'étude aujourd'hui. Vous pouvez décourager l'exploitation en poussant les restrictions trop loin, et l'on étudie en ce moment la question de savoir si en toute justice on ne pourrait pas réserver un juste droit de priorité sur les trois autres sections, 640 acres, à celui qui, par son courage et son esprit d'aventure a découvert la première section. Ce point est à l'étude; je ne peux dire si cela sera fait ou non. J'ai donné en termes censés les raisons des changements dans les règlements; ils s'expliquent par le changement de circonstance. Le champ passe du domaine de la perspective au domaine de la réalité ou de la période d'exploration à la période des découvertes et devient ce que l'on appelle champ établi.

M. CAHILL: Les règlements ont-ils été strictement observés depuis l'adoption du décret du conseil, ou a-t-on permis quelques exceptions depuis lors?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous nous en sommes tenus strictement aux règlements en vigueur, à ma connaissance. Le décret du conseil avait au début, si je m'en souviens bien, un certain effet rétroactif que nous avons fait disparaître par la suite. Mais je ne suis pas certain de la date exacte ni des circonstances. Certaines demandes en concession furent soumises au département et nous aurions été forcés de les refuser en vertu des premiers règlements. On nous démontra l'injustice qui en résulterait, de sorte que nous décidâmes d'abroger les dispositions qui avaient un effet rétroactif. Nous nous en sommes strictement tenus aux règlements et je serais fort surpris que le présent ministre de l'Intérieur n'eût pas adopté la même ligne de conduite.

M. CAHILL: Si j'ai bien compris, le premier ministre affirme qu'un prospecteur peut aujourd'hui obtenir la concession d'une section entière tandis qu'autrefois il pouvait se concéder une étendue de terrain allant jusqu'à 1,940 acres de superficie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dix-neuf cent vingt-huit (1,928) acres.

M. CAHILL: C'est ce que comportait le règlement? Est-il encore en vigueur?

[Le très hon. M. Meighen.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais le dire. Autrefois, le prospecteur pouvait se faire concéder une étendue de 1,820 acres; mais aujourd'hui, il a droit à 640 acres seulement en vertu des règlements en vigueur dans les territoires. J'ai expliqué en détail, l'autre jour, les formalités que le prospecteur doit remplir. Je crois être en mesure de les répéter.

Il peut faire des explorations sur une étendue de quatre sections, soit 2,500 acres, divisées en quatre blocs rectangulaires. C'est-à-dire qu'un prospecteur peut se faire inscrire pour quatre sections rectangulaires formant une superficie totale de 2,500 acres. Dans un certain délai, après qu'il a eu le temps de fixer son choix, et s'il a acquitté la redevance sur toute l'étendue en question pendant une année, il peut alors choisir un bloc carré d'une superficie de 640 acres; il obtient une concession pour cette étendue de terrain et c'est là tout ce à quoi il a droit.

Nous avons mis à l'étude la question de savoir si le prospecteur ne devrait pas exercer le même droit sur les trois autres quarts, de préférence aux autres qui peuvent marcher sur ses brisées et s'approprier une part des bénéfices que lui vaut le risque qu'il a couru.

M. CAHILL: Le premier ministre est-il en mesure de nous renseigner sur la superficie des terrains qui ont été concédée sous le régime des dispositions rétroactives qu'il a citées tout à l'heure? Il a dit que certaines gens, qui réclamaient des concessions, ont profité des dispositions des règlements ayant un effet rétroactif.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas en mesure de donner le nombre des demandes de cette nature ni la superficie des terrains concédés suivant ces conditions. J'ai vu les chiffres, mais je ne voudrais les citer en ce moment. Je crois toutefois qu'il y a eu un bon nombre de concessions de cette nature.

M. CAHILL: Le premier ministre est-il en mesure de citer les noms des gens qui ont fait ces demandes?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais citer le nom d'un seul requérant.

M. CAHILL: Le premier ministre pourrait-il nous dire si un certain général Lindsay a obtenu des concessions de terrains en vertu de ces règlements rétroactifs?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas en mesure de répondre d'une manière définitive à cette question; mais je ne le

crois pas. L'allusion que l'honorable député a faite au général Lindsay doit avoir rapport à une autre affaire.

M. CAHILL: Peut-être que oui et peut-être que non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, j'ignore absolument de quoi il s'agit. Je ne crois pas que le général Lindsay ait obtenu la concession d'aucuns terrains pétrolifères. Voici ce qui en est, à ma connaissance. Le général Lindsay a obtenu la concession pendant que j'occupais les fonctions de ministre de l'Intérieur, d'une certaine étendue de terrain sur laquelle il avait le droit de faire des expériences afin de se rendre compte s'il était possible d'extraire le pétrole avec profit des sables pétrolifères. Voilà le court et le long des privilèges accordés au général Lindsay. Je me rappelle fort bien le temps que j'ai consacré à la revision de ce bail, après qu'il m'eut été soumis par les fonctionnaires du département, et il fut signé en définitive. Je ne sais pas si les expériences qu'a tentées le général ont réussi ou non; cependant, j'espère qu'il a obtenu tout le succès espéré. A ma connaissance, toutefois, le général Lindsay n'a jamais obtenu du département de l'Intérieur d'autres concessions que celle-là.

M. CAHILL: A quelle date les arrangements dont parle le premier ministre ont-ils été conclus avec le général Lindsay?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me fie à ma mémoire purement et simplement. J'ai tout lieu de croire que ce fut au printemps de l'année dernière. J'ai quitté le département au mois de juillet 1920 et ces arrangements avaient été conclus au moins trois mois et peut-être six mois avant mon départ.

M. POWER: A la page 81, je relève le nom d'un fonctionnaire dont les fonctions ne sont guère importantes, à en juger par le traitement qu'il touche. Il reçoit un traitement de $1,000 comme ébéniste. J'aurais conseillé au premier ministre d'amener avec lui son fabricant de cabinets quand il a quitté le ministère de l'Intérieur, ou plutôt d'amener avec lui son ouvrier qui répare les cabinets. S'il avait fait cela, il se serait épargné une bonne part des ennuis qu'il a, me dit-on, éprouvés depuis qu'il est devenu premier ministre. S'il avait amené avec lui un homme versé dans l'art de faire des cabinets, je ne doute point qu'il eût mieux réussi dans ses entreprises nouvelles, semées, me dit-on, de difficultés fort graves. Tout cela pour arriver à savoir ce que fait au ministère cet ébéniste. Quelle fonction remplit-il et en quoi son travail concerne-t-il les terres fédérales.

L'hon. M. TOLMIE: L'ébéniste du ministère de l'Intérieur répare les meubles. Il fabrique aussi des boîtes pour le transport des échantillons, et c'est un homme généralement habile dans les ouvrages où il faut se servir d'outils.

M. POWER: Le ministre me permettra-t-il de lui demander si le département a à sa disposition les minuscules cabinets naguère distribués aux écoles de certain grade; cabinets remplis, je pense, d'échantillons des divers minéraux du pays? Dans l'affimative, j'aimerais à savoir si on peut toujours en obtenir du département.

L'hon. M. TOLMIE: Il n'y en a pas au ministère de l'Intérieur, mais il se peut que la division des Mines en fasse encore la distribution. C'est un renseignement que je me procurerai pour le moment où il s'agira des crédits de cette division.

M. PARENT: Je regrette d'avoir à constater qu'à pareille heure on nous oblige à laisser adopter le crédit sans avoir des renseignements complets sur un bon nombre de détails. Je vois, par exemple, à la page 80 la mention d'un commissaire international des frontières et d'un arpenteur général. J'aimerais à savoir si les fonctions de ces deux hommes sont identiques. J'aimerais à savoir en outre si, cet arpenteur a tiré la ligne établissant les limites entre le Labrador et la province de Québec et quelles terres possèdent respectivement cette province et Terre-Neuve dans le district d'Ungava.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'arpenteur général et le commissaire ne sont aucunement le même homme. C'est M. le docteur Deville qui est l'arpenteur et M. J.-J. McCarthy qui est le commissaire. Voilà ma réponse à la première question de l'honorable député. Pour ce qui est de l'œuvre de la commission internationale des frontières, et je pense qu'elle consiste simplement en une préparation des rapports, l'ouvrage diminue peu à peu depuis quelque temps et je le crois même fini. Quant à savoir si l'arpenteur général a déterminé les limites qui séparent Terre-Neuve du Canada sur les côtes du Labrador, je ne doute point que le gros de la besogne ne soit accompli et que la frontière ne puisse être facilement trouvée. C'est au Canada et dans la province de Québec qu'elle devrait être

établie. Cette détermination est en bon train d'accomplissement. J'ai toujours été d'avis que la province la plus intéressée dans cette affaire c'était celle de Québec et que, le jour où il sera question de la définir, la province et le Dominion devront être représentés par un conseil. Je ne sais trop ce qui retarde l'affaire dans le moment, mais je suis sûr que, si la province de Québec souhaite d'en voir le bout, ses désirs feront l'objet d'une étude fort soigneuse et sans doute favorable.

M. PEDLOW: Je vois que, sur 822 employés de ce département, il y a 524 commis et commis-sténographes. Je vois qu'il y a 339 commis et 185 sténographes, c'est-à-dire 524 sur un total de 822. Quel genre d'ouvrage ces commis et ces sténographes font-ils? Sont-ils employés tout le temps? Et, s'ils ne le sont pas, pense-t-on à réduire le personnel et la dépense.

L'hon. M. TOLMIE: Ces commis sont tout le temps employés dans les divers services: ceux des mines, des terres, des ressources naturelles, des observatoires, des cours d'eau. C'est l'intention du ministre de réorganiser les différentes sections et de faire des économies. Déjà il combine certains services en vue de réduire le personnel et, bien que ce soit la commission du service civil qui fait les nominations et fixe les salaires, le ministre a le droit de renvoyer tous ceux pour qui il n'a pas d'ouvrage. A l'exception cette année des augmentations régulières, il n'y a pas d'accroissements dans la dépense de ce département.

M. CANNON: Je vois qu'il y a là un petit crédit pour le commissaire des parcs du Dominion. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, le premier ministre nous a soumis l'année dernière une loi concernant ces parcs. En a-t-il été créé d'autres en vertu de cette loi; et alors, où sont-ils?

Le très hon. M. MEIGHEN: On m'informe qu'il n'a pas été créé de nouveaux parcs. Le commissaire des parcs du Dominion est M. Harkin, qui est depuis très longtemps dans le service public. Je ne me rappelle pas bien le bill dont vient de parler mon honorable ami. Etait-ce une loi ayant pour objet la création de nouveaux parcs?

M. CANNON: Cette loi a été passée il y a deux ans, si je me souviens bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me rappelle que quelque chose a été fait au sujet du parc de la pointe Pelée. J'ai devant moi une liste de tous les parcs: Parc des Montagnes-Rocheuses, parc Yoho, parc Glacier, parc Revelstoke, parc Kootenay, parc Jasper, parc des lacs Waterton, parc des îles Saint-Laurent, parc Broder—ce parc a été créé en 1919—parc Buffalo, parc Elk, réserve Foremost-Antelope, Fort-Howe, Fort-Anne, Fort-Pelly, pointe Pelée. Deux de ces parcs ont été créés depuis l'adoption de la loi dont parle mon honorable ami.

M. PARENT: Quels sont les devoirs du surintendant de la division des informations aux ressources naturelles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce fonctionnaire est M. Lynch, dont j'ai déjà parlé. La division de l'information aux ressources naturelles recueille et distribue des renseignements concernant les ressources naturelles du Canada.

M. CAHILL: J'ai lu il y a quelques jours dans les journaux que deux townships devaient être enlevés au parc de Riding-Mountain dans le district de Dauphin. Autant que je puis me rappeler, c'est un pays ondulé d'une nature plus ou moint sablonneuse, et il y a quelques années on ne l'aurait jamais considéré comme étant propre à la colonisation. Ces terres sont-elles de première qualité? Quel a été le rapport de l'arpenteur général quand il a arpenté ces terres à l'origine?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami ne se trompe pas quand il dit que le parc de Riding-Mountain est un pays ondulé avec sol généralement d'une nature plutôt légère. Autant que je me rappelle, ce sont surtout des soldats rapatriés qui ont demandé au Gouvernement d'ouvrir certaines parties de ce parc qui étaient les plus propres à être mises en culture. La commission des parcs s'oppose généralement à ces sortes d'empiètement, et la commission des forêts y oppose presque toujours un refus formel. C'est pourquoi un arpentage fut fait par des arpenteurs attachés à ces deux divisions, et à la suite de cela la parlement a permis que de très petites étendues fussent retirées. Je crois qu'il n'a été retiré qu'une partie de ce qui avait été autorisé. Ce qui était propre à être mis en culture s'est trouvé être à la vérité relativement de très peu d'étendue.

M. CAHILL: Les journaux ont parlé de deux townships: Je crois qu'il serait impossible de retirer autant de bonne terre du parc de Riding-Mountain. Quelle a été l'étendue retirée, et cela s'est-il fait par sections consécutives?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je puis savoir quelle a été l'étendue exacte, et je

vais me procurer ce renseignement. Je sais, parlant de mémoire, qu'il n'a jamais été rien retiré qui puisse approcher de deux townships, et je crois que les journaux ont fait erreur à cet égard. Je crois qu'on a pris quelques terres isolées, en trois ou quatre différents endroits.

M. CAHILL: Le journal où j'ai lu cela a pu faire erreur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le renseignement pouvait être exact, mais je ne le crois pas.

M. CAHILL: Je suis tout disposé à m'en rapporter là-dessus à la parole du premier ministre. C'est ce que je fais toujours ici, quand on me le demande. Mais ce que je demande en ce moment ce ne sont pas des renseignements à peu près exacts mais bien plutôt exacts, et je ne crois pas que le premier ministre prétende que pareille demande est injuste. Je suppose que ces sections ou quarts de sections se trouvaient sur le bord de la réserve. J'espère bien que ce n'a jamais été l'habitude du département d'aller faire choix de portions de terres dans l'intérieur de la réserve pour être affectés à la colonisation. Je ne crois pas que le ministre puisse s'attendre à ce que les membres de l'opposition vont permettre sans rien dire au Gouvernement de disposer de tous les parcs sans poser des questions, et je ne crois pas non plus qu'il puisse se formaliser que nous en agissions de la sorte. Le ministre ayant charge du budget doit certainement avoir des renseignements au sujet de cette transaction. Je crois qu'il devait être en mesure de pouvoir nous dire quelles sont les parties qui ont été prises, et à quelles conditions, et si ces terres étaient ou non propres à l'agriculture. Je crois savoir qu'il y a des réserves indiennes et des réserves de parcs adjacentes aux terres à coloniser, et en certains cas près des chemins de fer, que les colons prendraient de préférence à de meilleures terres en des districts plus éloignés ou situés à de plus longues distances des chemins de fer; mais que ce soit une bonne opération de permettre que de semblables terres soient situées tout simplement parce que la situation en est plus désirable est une tout autre question, et c'est aussi une question à laquelle le Gouvernement est tenu de répondre.

Si ces terres ne sont pas de première qualité pour la culture, il y a lieu d'examiner si l'Etat devrait permettre qu'on s'y établisse. A Kapuskasing, dans le nord de l'Ontario, le ministre de l'Agriculture a appris ce que c'était que d'établir des gens sur des terres où ils ne peuvent pas faire de progrès et, depuis, le gouvernement de la province a fait revenir les colons de là-bas. Une situation semblable pourrait se présenter dans les établissements situés sur les terres de l'Ouest régies par l'Etat. A moins que le sol ne fasse vivre le soldat rentré au pays, celui-ci ne devrait pas avoir la permission de s'y établir. Je voudrais obtenir du ministre qui soumet le budget un rapport des arpenteurs—non seulement le rapport récent, mais le premier, car ces terres ont été cadastrées pour la première fois il y a environ quarante ans et dans chaque cas, l'arpentage général a dressé un rapport exact de l'état des terres. Le ministre est-il prêt à prendre sur lui de mettre sur ces terres d'anciens combattants, doués ou dépourvus d'expérience?

Le très hon. M. MEIGHEN: La loi décrétait de quelles terres ils pouvaient prendre possession. Lors de son adoption, la Chambre a été complètement renseignée sur les raisons qui motivaient cette mesure et sur les rapports sur lesquels celle-ci était fondée. J'ignore si tout ce qu'on était autorisé à prendre a été pris, et je ne sais pas quelle est la superficie; nul ministre et nul fonctionnaire ne sauraient se rappeler ces détails. J'ai dit à l'honorable député qu'il apprendrait quelle est l'étendue exacte de ces terres lorsque ces crédits seront soumis au comité.

M. CAHILL: Le premier ministre semble donner à entendre que tous les députés de l'opposition devraient connaître l'ensemble des lois et des décrets du conseil qui sont rendus et tout ce qui se passe dans ces murs. Il était d'usage que le Gouvernement dise chaque soir quels seraient les travaux de la Chambre le lendemain. A la dernière séance, le premier ministre a annoncé que certains crédits viendraient sur le tapis, et les députés qui ne s'intéressaient pas à ces deux item—je devrais peut-être dire "départements", car le premier ministre m'a fait la leçon l'autre soir parce que je m'étais servi du mot "item" au lieu de "département"—les membres de l'opposition que les budgets des départements qui devaient être mis en discussion n'intéressaient pas particulièrement pouvaient penser qu'il n'était pas nécessaire qu'ils fussent présents. Après nous avoir donné l'assurance que les budgets de deux départements déterminés viendraient en discussion, le premier ministre se présente aujourd'hui et nous propose d'examiner en comité des subsides les crédits d'un tout autre département. Aujourd'hui j'ai cru

entendre le ministre de la Marine faire des déclarations à la Chambre, et j'ai entendu la lecture d'une lettre du premier ministre au chef de l'opposition lui annonçant que le ministre de la Marine désirait faire des déclarations. Pendant la discussion provoquée par celle-ci, les membres de l'opposition n'ont pas pu savoir si l'on avait l'intention d'entamer le budget de la Marine. Si nous nous occupions de l'affaire pendant la discussion du budget, le président nous dirait à bon droit que nous ne devrions pas combattre le principe de la marine marchande pendant qu'un seul crédit est sur le tapis.

Si le premier ministre maintient la pratique, qui a eu cours pendant plusieurs années, de donner franchement des renseignements de manière que les députés de la gauche sachent ce qu'ils doivent attendre le lendemain, il rencontrera probablement moins d'opposition relativement à quelques-uns de ses projets. Tous les membres de la gauche, j'en suis certain, désirent vivement combattre les mesures du ministère car, règle générale, ces mesures sont contraires aux doctrines du libéralisme. Cependant, il y a de ce côté-ci des députés—je ne parle pas maintenant de moi—qui ne désirent pas mettre obstacle aux projets de loi ni entraver le budget, et si le ministre intéressé tient à établir de subtiles distinctions entre les mots et les termes, et s'il pense qu'il fera des progrès en critiquant et en sermonnant les membres de l'opposition chaque fois qu'ils demandent des renseignements, il s'apercevra, je crois, qu'il rétrograde au lieu d'avancer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce que j'ai dit à la Chambre en réponse au chef de l'opposition, c'est que nous mettrions en discussion les budgets du Travail et de l'Intérieur et que le département de l'Intérieur viendrait sur le tapis aussitôt que la Chambre se déclarerait en comité des subsides. Cela constitue une réponse à l'honorable député. Celui-ci parle d'une semonce venue de la droite. J'ignore quel en est l'auteur. Je repousse l'accusation du nom de tous les intéressés.

M. CAHILL: Naturellement, j'accepte l'explication du premier ministre. Il a annoncé que le budget de l'Intérieur viendrait en discussion, c'est vrai; mais peut-on mieux indiquer le département dont on devra s'occuper que par le fait du ministre qui se lève pour proposer à la Chambre de se former en comité des subsides ou pour prendre la parole sur cette motion lorsqu'elle est faite par un autre? Il est d'usage, du moins depuis que je suis membre de la Chambre, que le ministre fasse l'exposé général de la question de son département avant le passage à la discussion des subsides. Puisque le ministre de la Marine tenait à faire cet exposé. . .

M. le PRESIDENT: Je regrette de me voir obligé de rappeler l'honorable député au respect du règlement. Ses observations ne se rapportent certainement pas au crédit à l'étude. On ne saurait, en l'absence d'une question de règlement, engager une discussion sur les usages et la procédure, et la faire durer toute la soirée.

M. PARENT: Depuis quand le ministre actuel a-t-il la direction du département? Combien d'employés a-t-on congédiés depuis qu'il en est le chef, et quels sont les noms de ceux qui ont été ainsi mis à pied?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a la direction du département depuis le 10 juillet 1920. Deux ou trois employés ont été congédiés. Plusieurs autres ont été mis à la retraite en vertu de la loi de l'année dernière; on leur a accordé la gratification ou la pension autorisée par la loi. L'on a agi ainsi par mesure d'économie. Si l'honorable député tient à avoir les noms, je me les procurerai et les lui communiquerai lorsque le budget de ce ministère sera mis à l'étude.

M. PARENT: Le fonctionnaire qui se trouve devant le premier ministre doit être capable, j'imagine, de fournir le renseignement séance tenante.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il me dit qu'il ne l'a pas.

M. PARENT: Quels sont les devoirs du directeur des forces hydrauliques, et en quelle partie ou en quelles parties du pays les exerce-t-il?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce fonctionnaire est M. J.-B. Challies; il s'emploie dans toutes les parties du pays, rendant compte de ses travaux au ministère dans les provinces où les ressources appartiennent au Dominion, et en faisant rapport à travers les gouvernements des autres provinces, là ou les ressources n'appartiennent pas à l'Etat. Je sais que l'on a fait des arrangements avec le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard et l'Ontario, de même que, à ce qu'on m'apprend, avec la province de Québec. Le service dont M. Challies est directeur est organisé dans le but de recueillir des renseignements en vue de l'utilisation des chutes d'eau des diverses pro-

vinces. Si l'honorable député daignait s'aboucher avec les autorités provinciales de Québec, il apprendrait qu'elles apprécient hautement l'aide que leur procure ce service.

M. PARENT: Le premier ministre vient de dire que le directeur des forces hydrauliques se trouve en relations avec la province de Québec, donnant aussi à entendre que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial avaient conclu une sorte d'arrangement au sujet du travail de ce fonctionnaire dans Québec. L'information du ministre est peut-être exacte, et je souhaite qu'elle le soit. Si elle l'est, il nous faudrait de plus amples détails afin de nous rendre compte de ce qui s'est passé entre les deux gouvernements au sujet du directeur des forces hydrauliques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le fonctionnaire qui est ici m'apprend qu'il s'est accompli du travail dans la province de Québec. Quant à moi, je n'en ai aucun souvenir; mais je me rappelle les dispositions qui furent prises avec l'Ontario, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. J'ai par devers moi une ou deux lettres par qui les membres des gouvernements de ces provinces marquent leur appréciation du travail accompli. Je ne sache pas que l'on ait eu maille à partir avec le gouvernement de Québec. Le renseignement que l'on m'a fourni manque peut-être d'exactitude; cependant, je me rappelle que nous avons entamé des négociations avec le gouvernement de Québec. Quoi qu'il en soit, je me procurerai tous les détails à l'intention de l'honorable député, et lorsque l'examen du crédit destiné aux terres fédérales, dont nous n'avons pas à nous occuper en ce moment, ramènera cette question sur le tapis, M. Challies sera ici présent.

M. PARENT: Elle se rattache au crédit destiné au directeur des forces hydrauliques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne s'agit ici que des appointements de ce fonctionnaire, tandis que les renseignements relatifs à ses fonctions et aux travaux de son personnel dans les diverses provinces se rattachant plutôt au budget des terres et parcs du domaine fédéral. M. Challies sera présent et l'on pourra alors donner les renseignements les plus complets.

M. POWER: J'aimerais à avoir beaucoup de renseignements au sujet du directeur du service forestier et à connaître par le même tout ce que ce ministère a accompli dans le domaine forestier. A la reprise de l'examen de ce budget, j'aimerais qu'on me permît de discuter la question forestière, d'appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que, dans les provinces de l'Est, une multitude de gros arbres sont détruits par le ver du bourgeon et d'autres insectes, et de faire observer que le devoir incombe au ministère fédéral d'aider les gouvernements provinciaux à conjurer ces fléaux. Il est vrai que l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) dit que les provinces n'ont pas besoin des fonds du gouvernement fédéral, mais, quoi qu'il en soit, sous ce rapport du moins, je prétends que les forêts de notre pays sont d'une telle importance que le ministère devrait faire tout en son pouvoir pour les protéger et les conserver. Et, lorsque ses autres crédits seront discutés, j'aimerais savoir du ministre qui remplace la commission de conservation au sujet, par exemple, des pertes que nous pourrions subir par les incendies de forêts. On peut me corriger, bien entendu, si je me trompe, mais je crois que tout cela pourrait être mis sur le tapis lorsque seront étudiés les autres crédits de ce département.

Parlant pour moi, je désire faire observer au premier ministre que nous devrions commencer nos séances vers huit heures chaque soir. Je constate qu'à mesure que l'heure avance, le premier ministre devient plus conciliant. Ce soir, depuis deux heures surtout, il nous a donné un exemple frappant de la courtoisie et des bonnes dispositions dont il est capable. Je voudrais que le premier ministre fût toujours aussi enclin à nous donner des renseignements. Je suis sûr que nous, de notre côté, pourrions l'aider beaucoup, comme nous l'avons fait, ce soir, dans les explications à fournir à la Chambre et au pays. Réellement, si le premier ministre veut se montrer, à l'avenir, aussi bien disposé et aussi magnanime que ce soir, nous pourrions faire des arrangements dans le but de faciliter grandement l'expédition des travaux de la Chambre.

M. CAHILL: Le ministre pourra-t-il, un jour ou l'autre, nous éclairer sur la politique ministérielle touchant les homesteads? J'ai déjà mentionné le sujet au ministre, et, si je ne me trompe, il a donné à entendre que le Gouvernement pourrait bien adopter une politique différente concernant les homesteads; c'est-à-dire qu'il limiterait peut-être les concessions de terre à la zone des chemins de fer et ne permettrait pas aux colons de s'établir dans les régions éloignées du pays où ne prénétreraient pas les voies ferrées et où, dans un grand nombre de cas, ils ne s'exposeraient qu'à la

misère sans ne rien produire pour le pays en général. Le ministère a-t-il adopté aucune nouvelle ligne de conduite où a-t-il décidé de limiter la concession de homesteads à la zone des chemins de fer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement n'a pas adopté de nouvelle politique et n'a encore songé à aucun changement. La question a été joliment discutée à la Chambre dans des circonstances antérieures. Il y a beaucoup à dire dans les deux sens; il y a de forts arguments en faveur de l'abolition complète des concessions gratuites, mais le Gouvernement n'en est pas encore venu à cette décision. Nous aurons de nouveau l'occasion de débattre cette question lors de l'examen des derniers crédits, du moins ceux qui se rapportent aux concessions de terre du domaine fédéral.

(L'article est adopté.)

Des VOIX: Faites rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a déjà une heure que l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) a proposé que, si cet article était adopté, nous ne discuterions aucun autre article. Tout de même, je n'insisterai pas cette fois-ci, mais, à l'avenir, il faudra que l'honorable député de Trois-Rivières, ou tout autre honorable membre s'en tiennent à leurs arrangements, ou bien le Gouvernement se considérera justifié d'agir comme bon l'entendra.

L'hon. M. MURPHY: Je pense que nous hâterions les affaires en levant maintenant la séance.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levée à deux heures douze minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur.

Mercredi, 30 mars 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par le très hon. M. MEIGHEN:

Copie du décret du conseil plaçant la charge de haut commissaire sous la dépendance du département des Affaires extérieures.

[M. Cahill.]

Par l'hon. sir HENRY DRAYTON:

1. Etat contenant les rapports des sous-ministres et des chefs de division des départements ministériels, le 1er janvier 1910 et le 1er janvier 1921;

2. Etat indiquant le nombre des fonctionnaires du service civil pour 1913 et 1920 respectivement;

3. Etat indiquant le nombre des commissions créées depuis l'année 1911.

QUESTIONS

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

DENREES ALIMENTAIRES EN ENTREPOT

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'il y a une quantité considérable de denrées alimentaires accaparées dans les entrepôts frigorifiques de tout le pays?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de prendre les mesures voulues pour soumettre un projet de loi qui empêche pareils abus à l'avenir?

3. Dans l'affirmative, quand?

4. Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture):

1. La division du commerce intérieur du bureau fédéral des statistiques publie, chaque mois de l'année, la quantité des denrées alimentaires qui se trouvent dans les entrepôts frigorifiques de tout le pays. Les derniers états ne révèlent rien qu'on puisse qualifier d'"accaparement".

Pour que le public puisse se procurer en tout temps les produits de saison, il faut nécessairement que quelqu'un emmagasine ces produits quelque part pendant la morte saison. Il est à désirer que les denrées sujettes à s'avarier soient placées dans des entrepôts frigorifiques et pour plusieurs produits cette précaution est absolument nécessaire si on veut les vendre en bon état et éviter le gaspillage.

2. Le Gouvernement a déjà pris des mesures pour faire publier un état mensuel des denrées alimentaires en entrepôt. Tous les produits qui se trouvent dans les entrepôts frigorifiques sont toujours à vendre. Si les statistiques indiquent une quantité supérieure aux besoins normaux, les prix s'en ressentent aussitôt. Il n'existe pas de meilleur régulateur des prix. La plupart des produits emmagasinés appartiennent à des marchands soumissionnaires, producteurs et consommateurs et non au propriétaire de l'entrepôt, parfois ce dernier n'en possède aucun.

3 et 4. Répondu sous le n° 2.

COMMISSION CANADIENNE DU BLE

*M. BLAIR demande:

1. Combien de télégrammes, lettres, pétitions et résolutions le Gouvernement a-t-il reçus du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, du 1er août 1919 au 1er janvier 1920: (a) approuvant la commission du blé du Canada; (b) la désapprouvant?

2. Combien de lettres, télégrammes, pétitions et résolutions le Gouvernement a-t-il reçus du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, du 1er août 1920 au 1er janvier 1921: (a) approuvant la commission du blé du Canada, (b) la désapprouvant?

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre):

1. (a) Néant; (b) 26.

2. (a); (b) néant.

OUVRIERS DE L'IMPRIMERIE NATIONALE

M. TOBIN demande:

1. Combien d'employés de l'Imprimerie nationale sont obligés de faire du travail supplémentaire?

2. Quelle proportion de leurs salaires ordinaires reçoivent-ils pour ce travail supplémentaire?

3. Combien d'employés de l'Imprimerie nationale ont été destitués depuis deux ans?

4. Pourquoi n'a-t-on repris aucun de ces employés?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Tous, le cas échéant.

2. Les employés classés ne reçoivent pas de supplément. Les autres ont un supplément de 50 p. 100 pour les trois premières heures et ensuite 100 p. 100.

3. Mis à la retraite, 355; employés visés par le décret du conseil et décédés avant son application, 3; positions supprimées par la commission du service civil, 4; femmes de peine transférées au département des Travaux publics, 51; employés transférés au département des Archives publiques, 2; renvois, 10: Total, 426.

4. Dix ont été réengagés.

L'HOTEL FORT-GARRY, A WINNIPEG

M. MOLLOY demande:

1. Quelles assurances contre le feu porte l'hôtel Fort-Gary, à Winnipeg?

2. Quelles assurances contre le feu porte le mobilier de cet hôtel?

3. Y a-t-il dans la police une stipulation quant à la somme portée?

4. Quel est le taux de ces assurances?

5. Quelle est la durée de ces assurances?

6. Quels sont les noms des compagnies qui ont souscrit l'assurance?

7. Sont-elles patentées au Canada?

8. Quels sont les courtiers qui ont placé ces assurances?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. L'hôtel Fort-Garry est assuré pour une somme de $1,000,000 dont $300,000 pour le mobilier et $700,000 pour l'édifice. Les assureurs sont les suivants: Western Assurance Company; London Guarantee and Accident; St. Paul Marine and Fire Insurance Company; Boston Insurance Company; Westchester Fire Insurance Company. Toutes ces sociétés sont patentées au Canada. L'assurance a été prise par l'intermédiaire de la Toronto Insurance and Vessel Agency.

LE VAPEUR "LAURENTIAN"

M. COPP demande:

1. Le vapeur *Laurentian* appartient-il à l'Etat?

2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été acheté, de qui, et à quel prix?

3. Ce vapeur a-t-il été immobilisé par des avaries à Saint-Jean pendant cinq mois ou une période quelconque et dans l'affirmative, combien de temps?

4. Pendant que ce vapeur était immobilisé comme susdit à Saint-Jean, combien de membres de son équipage sont restés à bord?

5. Quel était le salaire de l'équipage resté, pendant l'immobilisation du vapeur?

6. Ce vapeur a-t-il été radoubé, et, dans l'affirmative, quand, par qui, et à quel prix?

7. Ce vapeur était-il nolisé par un département quelconque, avant son achat, et, dans l'affirmative, quel département, et quel était le paiement annuel en vertu de la charte?

8. Ce vapeur a-t-il déjà appartenu à la Davie Wrecking Company, de Québec, ou l'a-t-elle eu à son service, et l'a-t-elle offert en vente au Gouvernement? Dans l'affirmative, quand, et à quel prix?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2. Le *Laurentian* a été acheté en avril 1917 à la compagnie Canada Steamship Lines, Ltd., au prix de $50,000.

3. Oui, quatre mois.

4. Vingt-deux.

5. $47.99.

6. Oui. Entre le 29 mai et le 30 octobre 1920. Par New Burrell Johnson Iron Co'y et d'autres. Total $48,638.43.

7. Oui. Ministère des Douanes. Les sommes payées ont été de: $7,043.24 en 1911-12; $8,000 en 1912-13 et $7,300 en 1913-1914.

8. Le *Laurentian* a été offert au ministère de la Marine en 1911 par G. T. Davie et fils. Aucun prix n'a été mentionné.

NAVIRES DE LA COMPAGNIE DU NORD-CANADIEN

M. PAPINEAU demande:

1. Combien de navires à vapeur le Nord-Canadien possédait et exploitait le 1er octobre 1917?

2. Combien le Nord-Canadien possède-t-il et exploite-t-il de vapeurs à l'heure actuelle?

3. Quels sont les noms et le tonnage de chacun?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Quatre steamers et deux chalands.

2. Six steamers et trois chalands.

3. *Germania*, 105.90 tonnage brut; *Sebastian*, 102.8 tonnage brut; *Canora*, 3,382.66 tonnage brut; *Dalhousie-City*, 1,255 tonnage brut; *Garden-City*, 637 tonnage brut; *Northumberland;* 1,255.46 tonnage brut; chalands: C.N.P. N° 1, 676.67 tonnage brut; C.N.P. N° 2, 676.67 C.N.P. N° 3, 676.67 tonnage brut.

GUIDE OFFICIEL DES POSTES

M. PAPINEAU demande:

1. Le département des Postes se propose-t-il de continuer la publication du Guide postal?

2. Les formes permanentes que l'on gardait jusqu'ici pour l'impression de ce volume, ont-elles été détruites?

3. Dans l'affirmative, par quelle autorité et pourquoi?

4. Si la publication du Guide postal doit être continuée, faudra-t-il en recomposer le texte?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Oui.

2. Oui.

3. La destruction des formes est actuellement étudiée par Son Honneur le juge Collin Snider, juge de la cour du comté de Wentworth, province d'Ontario, en vertu d'une commission en date du 27 décembre 1920, commission donnée en vertu de la loi des enquêtes et qui a été étendue et modifiée de manière à permettre au dit commissaire d'enquêter dans tous les détails du matériel et des outillages achetés, vendus ou dont on a autrement disposé à l'Imprimerie de l'Etat depuis le 1er janvier 1919.

4. Le guide postal a été composé de nouveau.

AGENTS DES TRAINS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

L'hon. M. LEMIEUX demande:

1. Combien d'agents de trains y a-t-il dans le réseau des chemins de fer nationaux?

2. Quel est le salaire d'un agent de trains?

3. L'agent des trains est-il nommé pour aider au conducteur?

4. Depuis quand ces agents de trains sont-ils nommés?

5. Les conducteurs de trains ont-ils jamais demandé l'assistance d'agents de trains?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. En supposant que le terme "agent de trains" signifie l'employé qui recueille les billets, la réponse de la direction est celle-ci:

1. 25.

2. $150 à $175 par mois.

[M. Papineau.]

3. Non.

4. Juin 1910.

CULTIVATEURS ET OUVRIERS DE FERME DANS LES TROUPES CANADIENNES

M. GOULD demande:

1. Combien y avait-il d'hommes dans le corps expéditionnaire immédiatement avant la démobilisation?

2. Combien d'entre eux étaient cultivateurs ou ouvriers de ferme?

3. Combien ont déclaré qu'ils tireraient profit du projet d'établissement sur des terres?

4. Quel était l'avoir moyen des soldats licenciés, dès leur licenciement, en dehors des gratifications ou pensions de service?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. 334,996 (la date officielle du commencement de la démobilisation est donnée comme étant le 15 novembre 1918).

2. Nous ne le savons pas pour le moment.

3. Ce renseignement n'a pas été pris.

4. Pas de renseignement.

MINISTRES CHARGES DU DEPARTEMENT DES POSTES

M. DELISLE demande:

Certains ministres, ou un comité quelconque, s'occupent-ils du ministère des Postes, bien qu'il y ait de fait un ministre des Postes?

Le très hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Non.

LISTE DU SERVICE CIVIL

M. PROULX demande:

1. Est-il vrai que le comité de publication que le Gouvernement a nommé sous prétexte d'économie a supprimé l'impression de la Liste du service civil?

2. Dans l'affirmative, la suppression de la Liste du service civil n'est-elle pas inconséquente, vu le grand nombre des rapports et livres bleus de valeur douteuse qu'on imprime encore?

3. Le Gouvernement sait-il que la plupart des banques et magasins comptent sur cette Liste du service civil comme renseignement authentique pour accorder du crédit aux fonctionnaires quant aux besoins de la vie, tout comme ils emploient le Dunn ou le Bradstreet?

4. Le Gouvernement considérera-t-il l'à-propos de reprendre la publication de ce document?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Non. La tâche de préparer et de publier la Liste du service civil était réservée à la commission du service civil par l'article 36 de la loi de 1918, mais elle a été éliminée dans la loi de 1919 amendant la précédente, et la dernière édition a été publiée à l'automne de 1918 par ladite commission.

2. A l'automne de 1918 a commencé l'œuvre de réorganisation qui devait être suivie par un nouveau classement complet du per-

sonnel du service et qui sera bientôt terminé.

3. Pas de renseignement.

4. Aussitôt que le classement sera terminé, c'est l'intention de la commission du service civil de recommander au Gouvernement de publier immédiatement une nouvelle édition de la Liste du service civil.

L'INDEMNITE DE VIE CHERE

M. ETHIER demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter l'indmenité de vie chère accordée aux fonctionnaires, et, dans l'affirmative, en quelle proportion, comparativement à celle donnée au cours des années dernières?

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): La réponse à cette question a été donnée la semaine dernière quand j'ai dit à la Chambre que l'indemnité serait réduite de vingt-cinq pour cent à dater du premier jour de l'exercice financier.

RETENUE SUR LE PRIX DES MARCHANDISES ALLEMANDES

M. RINFRET demande:

1. Le Gouvernement canadien se propose-t-il de retenir une somme de 50 pour 100 sur tous les paiements faits pour des marchandises achetées en Allemagne comme vient de le décréter le gouvernement britannique?

2. Dans la négative, le Gouvernement canadien a-t-il l'intention d'en avertir la Chambre immédiatement et d'en instruire aussi les importateurs canadiens qui achètent en Allemagne?

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Aucune décision n'a été encore prise à cet effet. On procède à une enquête à ce sujet.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par M. REID (Mackenzie):

1. Quand a-t-on commandé les 18,000 fourgons pour le C.N.R.?

2. Si les commandes sont de dates différentes, quels sont le mois et l'année de chaque commande?

3. Quelles compagnies les ont construits?

4. Des soumissions ont-elles été demandées, ou la construction se fait-elle sur commande?

5. Si la construction se fait au coût plus pourcentage, quelle est la proportion autorisée du profit?

6. Combien coûtent 6,000 fourgons?

7. Combien de fourgons ont été livrés, et quand?

8. Combien de fourgons neufs a-t-on placés dans le transport du grain à l'ouest de Fort-William?

9. Quelle est la capacité maximum de ces fourgons, en grain?

10. Ces fourgons sont-ils munis d'auges de fonds pour le déchargement rapide au point d'arrivée?

11. Ces 18,000 fourgons sont-ils en sus des fourgons ajoutés pour remplacer des fourgons brisés ou usés?

Par M. SUTHERLAND:

1. En vertu de quelle autorité le département de l'Agriculture a-t-il fait un contrat avec des compagnies d'élévateurs pour l'achat de criblures de grain, après l'année 1911?

2. Cette autorisation avait-elle été donnée par décret du conseil ou par un acte du Parlement, et de quand date-t-elle?

3. Si c'est d'un décret, qui l'a proposé?

4. Combien de contrats d'achat ont été faits, avec quelles compagnies, à quelles dates, à quel prix, et quelle est la somme totale payée à chacune jusqu'ici?

5. Dans quelles provinces en a-t-on disposé, en quelle quantité dans chaque province, moulue et non moulue, et quel prix a été reçu?

6. Combien a coûté l'annonce de la vente de ces criblures?

7. Quelle proportion de teneur en graines d'herbes nuisibles était permise dans les contrats?

8. Des personnes qui ont acheté des criblures du département ont-elles refusé de les accepter?

9. Dans l'affirmative, combien de fois, pour quelle quantité, et pour quelles raisons?

10. Comment a-t-on disposé des criblures refusées, et à quel prix?

11. Quelle est actuellement la situation entre le département et les entrepreneurs?

12. Quelles compagnies ont fourni des criblures conformes à la qualité qu'un contrat exige?

13. A-t-on encaissé des remboursements des compagnies parce que les criblures n'étaient pas conformes, à la qualité exigée?

14. Dans l'affirmative, de quelles compagnies, et combien?

15. Le département se propose-t-il de recouvrer, des compagnies qui fournissent des criblures inférieures à la qualité exigé dans les contrats?

Par M. ARMSTRONG (Lambton-Est):

1. Combien d'argent le Gouvernement canadien a-t-il dépensé dans chaque province du Canada, en 1920, pour la voirie?

2. Combien d'argent le Gouvernement du Canada a-t-il dépensé dans chaque province, en 1920, pour l'enseignement technique, sous l'empire de la loi de l'enseignement agricole?

3. Combien le Gouvernement fédéral a-t-il dépensé pour encourager les expositions agricoles en 1920 dans chaque province?

4. Combien le Gouvernement fédéral a-t-il dépensé en 1920 dans chaque province, pour un service de vente des bestiaux, etc.?

5. Combien le Gouvernement fédéral a-t-il dépensé en tout en 1920 pour l'encouragement de l'agriculture?

6. Combien le Gouvernement fédéral a-t-il dépensé en tout, en 1911, pour l'agriculture?

7. Combien le Gouvernement a-t-il dépensé en 1920 dans chaque province de la loi des logements à bon marché?

DEMANDE DE DOCUMENTS

Par M. CASGRAIN:

Copie du décret du conseil adopté vers le milieu de février, à l'effet de fusionner la division du surintendant des postes avec celle des inspecteurs des postes.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ce document.

RETRAIT D'UNE MOTION

M. ARCHAMBAULT demande:

Copie du nouvel arrangement commercial entre la France et le Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Un exemplaire du nouveau traité de commerce a été déposé sur le bureau hier.

M. l'ORATEUR: La motion sera rayée de l'ordre du jour.

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami a-t-il pris des mesures pour faire imprimer le nouveau traité?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis en communication à ce sujet avec le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster). J'espérais qu'il serait ici aujourd'hui afin de faire une proposition à cet effet.

L'hon. M. FIELDING: Le Gouvernement pourrait se dispenser de cette formalité. Le traité devrait être imprimé avant d'être soumis à l'assentiment du Parlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si j'ai bien compris, il est nécessaire de présenter une motion pour fixer le nombre d'exemplaires à imprimer.

L'hon. M. FIELDING: Le Gouvernement se dispense de cette formalité dans nombre de cas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le traité sera imprimé.

LES FONCTIONNAIRES DES DOUANES À TORONTO

M. ARCHAMBAULT demande:

Un relevé donnant les noms de tous les examinateurs au bureau des douanes de Toronto, ainsi que le traitement annuel de chacun de ces fonctionnaires.

La motion est adoptée.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION TENDANT À SUSPENDRE L'IMMIGRATION

M. DESLAURIERS (Sainte-Marie) propose la résolution suivante:

Considérant que le chômage dans nos grandes villes constitue un problème sérieux; attendu que le Gouvernement se propose d'étudier cette question; attendu qu'en Europe ce problème social existe à l'état non moins grave, et que, de ce fait, le Canada est exposé à recevoir une immigration plus ou moins désirable;

La Chambre décide que toute immigration soit suspendue dans l'intérêt de l'ordre au Canada, jusqu'à ce que le cours normal des affaires ait été rétabli.

—Monsieur l'Orateur, avant de commencer mes remarques, je désire faire part à cette Chambre que j'entends discuter cette question sous ma responsabilité personnelle et que mon intention est de garder pour moi seul la paternité pleine et entière de cette résolution.

Je n'ai pas l'idée d'établir devant cette Chambre si le problème du chômage existe en Canada, oui ou non, car je considère cette question admise par tout le monde, même par le Gouvernement, qui devra prochainement affecter certains fonds publics à cet effet; mais je me propose de dire les raisons pour lesquelles le monde qui travaille, le monde qui a faim, demande une action immédiate de la part du Gouvernement qui est responsable en grande partie de cette sérieuse question du chômage.

En effet, en 1919, l'ex-premier ministre (sir Robert Borden) se rendait en Europe, accompagné de M. Draper, secrétaire du Congrès des Métiers et du Travail du Canada, dans le but, disait-on dans le temps, de défendre les intérêts du travail au Canada.. La presse ministérielle fit à cette époque toute une montagne de compliments à nos représentants, pour avoir appuyé l'article 427, paragraphe 4, du Traité de paix, concernant la journée de huit heures ou la semaine de quarante-huit heures. Depuis ce temps, le Gouvernement n'a rien fait à ce sujet. Les ouvriers continuent à fréquenter les usines délétères, pendant de longues heures, à un moment où le chômage a atteint un point critique. Le Gouvernement n'a rien fait, dis-je, alors qu'il aurait pu obliger ces industries à employer un plus grand nombre d'ouvriers pour faire le même travail en moins d'heures, à un même salaire, et par là diminuer le chômage et améliorer la condition des travailleurs.

En 1919, le Gouvernement actuel faisait adopter une législation à l'effet d'accorder 25 millions pour la construction de logements ouvriers, mais il avait le soin d'y poser des conditions tellement impossibles et impraticables que même ses amis ont dû refuser cette offre. C'était, disait-on, dans le temps, pour permettre aux travailleurs de se construire des logements et pour éviter le chômage. C'était là ni plus ni moins que du camouflage bien organisé.

Le premier juin 1920, sur le parquet de cette Chambre, j'avais l'honneur de suggérer au Gouvernement divers moyens pour éviter le chômage, cependant, il n'en a pas été tenu compte. Voici ce que je disais à cette époque:

La principale cause de la misère dans nos villes est uniquement du ressort du ministère du Travail, qui refuse de faire la législation nécessaire pour prévenir les désordres du jour qu'on ne veut pas corriger, de crainte de dé-

plaire aux protectionnistes à outrance. Je veux parler du chômage.

Le chômage est causé par le travail irrégulier, dû principalement au manque d'organisation, à la dépression des affaires ou aux fluctuations saisonnières. Si nous avions un ministère du Travail avisé, il serait facile de résoudre ce problème en suivant l'exemple des autres pays. Ne pourrait-il pas créer un bureau central de placement bien organisé dans les principaux centres urbains, et faire une législation défendant aux patrons d'embaucher l'ouvrier aux portes de l'usine et les obligeant de s'adresser au bureau de placement, où l'ouvrier serait tenu de donner son nom et son métier; de l'emploi serait donné à tour de rôle, et le salaire qui serait payé serait celui fixé par les règlements de l'union. De cette façon, nous ne verrions pas aux portes des usines, chaque matin, des centaines et des centaines de travailleurs, qui attendent vainement un emploi qui ne vient pas et qui perdent parfois des semaines et même des mois à courir d'un côté et de l'autre, alors que la famille est dans la misère.

Le chômage pourrait être combattu encore par une répartition équitable des commandes du Gouvernement, en temps de dépression; les vieillards ne devraient être tenus de travailler que durant des heures limitées et il devrait en être ainsi pour les enfants en-dessous de 18 ans. Un fonds devrait être mis dans le budget chaque année pour les veuves, afin de les obliger à élever leurs enfants convenablement. Ceci leur éviterait de peiner, moyennant un modique salaire, dans les ateliers. Tous ces procédés absorberaient la main-d'œuvre et préviendraient la misère.

On peut encore combattre le chômage par l'assurance, telle que pratiquée dans plusieurs villes d'Allemagne, comprenant les soins médicaux, moyennant une contribution raisonnable retenue sur les salaires par les employeurs. Dans beaucoup de pays, notamment en Belgique, en Norvège, au Danemark et en Hollande, on a adopté le système de Gand, qui semble donner satisfaction et qui n'est autre chose qu'une assurance libre des syndicats qui reçoivent des subventions des pouvoirs publics, sur recommandation du ministère du Travail, à titre de récompense pour services rendus à la communauté, et cela soulage l'Etat d'autant de misères.

Eh bien, monsieur l'Orateur, ces suggestions n'ont été aucunement prises en considération. Pourquoi? Parce que le Gouvernement n'a aucune sympathie pour le travailleur; il professe une indifférence calculée à son égard. La première nouvelle que nous en avons eue fut dans le discours du trône où il était question de pensions aux vieillards et d'assurance contre le chômage. Le Gouvernement actuel ne peut nier que le bouleversement social du jour n'est dû qu'à sa politique de guerre et il a grandement tort de rejeter les responsabilités qui lui incombent sur les municipalités ou sur les provinces. Le travailleur, qui aujourd'hui souffre de privations, sait ce que signifie la procédure du Gouvernement en matière ouvrière; il sait par expérience ce que veut dire l'étude, par cette Chambre, de la question de l'assurance contre le chômage; il voit venir une commission comme toutes les autres qui sera autorisée à convoquer des conférences, des congrès ouvriers, où seront présents de soi-disant chefs ouvriers, amis intimes du ministre du Travail, où l'on débitera des résolutions apprises par cœur et où rien ne sera fait, comme par le passé. Pendant ce temps, les gens qui demandent du pain immédiatement sont en droit de réclamer qu'on ne rende pas plus désespérante la situation, en déversant dans notre pays une immigration incessante. C'est leur droit de protester contre les propos de MM. Lloyd George, Bonar Law et autres, sur le parquet de la Chambre des communes, en Angleterre, allant à dire que pour résoudre leurs problèmes sociaux il n'y a qu'un seul moyen, celui d'expédier dans les dominions les sujets qui ne font pas leur affaire là-bas.

Monsieur l'Orateur, les ouvriers qui chôment aujourd'hui ont été très affectés, lorsqu'au mois de mars dernier, à un banquet de l'association des manufacturiers, à Montréal, on prenait la détermination de souscrire un million et plus pour soutenir la politique actuelle du Gouvernement, une politique de protection à outrance en faveur de l'industrie, qui est justement la cause de leur malheur, car depuis ce temps, nos ouvriers sont congédiés, tour à tour, de leur travail et ils ont le droit de se demander quand finira ce fameux million et si le Gouvernement sera toujours indifférent à leur sort et ne changera pas sa politique soi-disant modérée, qui n'est ni plus ni moins une politique de protection à outrance, pour une autre qui établirait une concurrence loyale et légitime.

On dit dans plusieurs milieux qu'il y a beaucoup de sans-travail dans nos centres urbains, mais que pour résoudre le problème, nous n'avons qu'à leur dire: "Si vous n'avez pas de travail dans les villes, les campagnes manquent de main-d'œuvre, nous avons des milliers d'acres de terre arable qui ne sont pas en culture."

Permettez-moi de vous dire que cette réponse, pour résoudre le problème sérieux du chômage, est purement enfantine. Je ne crains pas de le déclarer dans cette Chambre, la vérité est qu'il y a manque de main-d'œuvre dans les campagnes, je l'admets, mais ce défaut de main-d'œuvre existe pendant les mois de la végétation, pendant deux mois et tout au plus quatre mois, et pendant les huit autres mois de l'année, l'employeur dans les campagnes a le droit de congédier son serviteur quand il n'en a plus besoin. C'est

l'exception de trouver un cultivateur pouvant payer des prix raisonnables permettant à quelqu'un d'alimenter ou de fonder un foyer, pendant ces deux mois de l'année. Et d'ailleurs, si nous voulons avoir des preuves à ce sujet, nous ne devons pas nous borner aux racontars de la rue ou au verbiage de n'importe quel individu, nous devons consulter les rapports officiels des provinces. Vous n'avez qu'à consulter le rapport provincial pour la ville de Montréal, et vous verrez que ce rapport dit que si le bureau de placement n'a pas été heureux pour placer des sans-travail à la campagne, c'est que les prix offerts par les cultivateurs égalaient à peu près ce qu'il fallait pour la subsistance d'un homme.

Or, je dis que ceci n'est pas suffisant, pendant deux ou quatre mois de l'année. Un salaire pour nourrir un homme, ou à quelque chose près, n'est pas suffisant pour alimenter un foyer ou pour en fonder un. Et d'ailleurs, monsieur l'Orateur, ces gens qui aujourd'hui sont sans travail, n'ont pas fait d'économies pour les raisons que nous trouvons dans la *Gazette du travail*, parce que pendant toute la guerre le coût élevé de la vie, organisé par les accapareurs et les exploiteurs du temps, ne leur a pas permis de le faire. La plus grande preuve que nous en avons c'est que le Gouvernement est dans l'obligation d'affecter des fonds publics au soutien de ces gens qui sont réduits à la mendicité. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il serait beaucoup plus pratique de retrancher complètement le ministère du Travail à Ottawa et tous ses subsides qui se montent à au delà de $1,500,000 et de les appliquer d'une manière pratique à favoriser ceux qui veulent retourner à la terre.

A venir jusqu'à aujourd'hui, notamment depuis deux ou trois ans, le ministère du Travail s'est uniquement borné à faire du camouflage bien organisé, absolument rien autre chose. Il serait très facile d'affecter les subsides de ce département inutile pour fournir à ces gens sans économies, désireux de retourner sur la terre, les machines aratoires, les chevaux et les bestiaux nécessaires pour exploiter une ferme, en un mot les crédits suffisants, en attendant qu'ils puissent retirer le fruit de leur travail manuel, au lieu d'appliquer cela à distribuer la *Gazette du travail* qui répand dans tout le pays des statistiques que personne ne peut utiliser. A quoi sert de démontrer au public que les salaires sont inadéquats au coût élevé de la vie? N'est-ce pas suffisant pour exciter les esprits simplement. Ce département, au lieu d'aider le travailleur, lui nuit considérablement. Ces gens sans économies, par la force majeure des choses, après les mois de la végétation, sont obligés de retourner dans les centres urbains, et là que voient-ils? Ils voient des transports complets d'immigrants déferler de tous bords, de tous côtés, pénétrer dans notre société, prendre les places de nos pères de famille à des salaires insuffisants, souvent ridicules, mais qui font parfaitement l'affaire de nos industriels. Ces salaires sont suffisants pour ces gens qui n'ont pas de foyers, qui demeurent par groupes dans les maisons et qui ne paient aucune taxe à personne, quand ce ne sont pas des sujets indésirables, des aventuriers ou des repris de justice.

Permettez-moi d'appuyer ma thèse à cet effet:

Ces jours derniers, le recorder Geoffrion condamnait à trois mois de travaux forcés un nommé Patrick Read, soldat sud-africain, qui était le leader du récent raid fait par les pseudo-chômeurs au restaurant Childs.

On a découvert que Read est un des immigrants que l'Angleterre nous a envoyés il y a un peu plus de deux ans. A son arrivée au pays, Read décida de se fixer dans l'Ouest et s'établit d'abord à Winnipeg. Evidemment la culture ne l'intéressait guère. Son principal souci n'était pas non plus de faire sa part dans le travail de reconstruction auquel le Canada devait faire face après tant d'années de guerre.

Comme tant d'autres ex-soldats, qui embarrassent l'Angleterre, Read estimait qu'avant fait le coup de feu au front, le pays devait le faire vivre. Et à la métropole on crut bon de se débarrasser de lui en l'expédiant "aux colonies".

Dès son arrivée parmi les "Colonials" de l'Ouest, Read fréquenta les milieux ouvriéristes et fut un des leaders de l'essai de grève générale à Winnipeg.

Attiré sans doute par la nouvelle que ceux qui n'ont plus pour métier que d'être vétérans de la grande guerre jouaient un rôle important dans les troubles organisés non pas *par* mais *pour* les sans-travail, Read est venu à Montréal et s'est jeté dans la mêlée avec le résultat que l'on connaît.

Il est temps que ceux qui nous gouvernent, à Ottawa, se rappellent que le Canada n'est pas une colonie mais une confédération jouissant de son autonomie et que l'on surveille de plus près les immigrants que l'Angleterre déverse sur nos rives à plein steamer. Downing Street n'a pas le droit de nous expédier les éléments de population qui embarrassent l'Angleterre.

Si nous ne voulons pas que des étrangers viennent semer le trouble parmi nos paisibles populations ouvrières il est grandement temps que la presse du pays rappelle aux ministres qui nous gouvernent à Ottawa qu'il est des gens qui, sans être pestiférés, constituent un danger non moins grand que la contagion des maladies infectieuses.

[M. Deslauriers.]

Je partage, à ce sujet, l'opinion de sir Andrew MacPhail, exprimée au Canadian Club, à Ottawa, l'an dernier. Voici ce que disait sir Andrew MacPhail au sujet de ces êtres indésirables qui nous arrivent:

Or, je vous prie de reporter votre pensée sur les entreprises publiques de ce pays depuis quarante ans et vous remarquerez qu'elles avaient toutes pour objet de profiter à l'immigrant probable. Construisait-on un chemin de fer, c'était dans le dessein de donner accès à une région, de développer quelque chose, de transporter des immigrants, mais les immigrants ne sont pas venus. Lorsqu'ils viennent, ils se rendent aux mauvais endroits, dans les grandes villes.

Il est absolument vrai que nous n'examinons pas l'immigrant à fond. Il est vrai aussi que l'immigrant commence à nous regarder de près et à se demander ce que nous avons à offrir en comparaison d'autres pays. Depuis des années, ils ont la passion de ce qu'ils appellent la liberté. Ils sont venus en ce pays dans l'espoir de la conquérir. Ils s'aperçoivent maintenant à leurs dépens que ce pays n'est probablement pas aussi libre qu'ils s'y attendaient. Le chargement de mauvais sujets qui a été renvoyé en Russie est un avertissement donné au monde entier que nous n'entendons pas que notre civilisation soit dominée comme l'a été la civilation russe. Nous ne nous attendons donc pas à attirer des immigrants pour cette raison-là, car ils ont détruit le gouvernement de leur patrie où ils jouissent de toute la liberté qu'ils pouvaient désirer.

Le travailleur, qui aujourd'hui souffre de privations, sait par expérience que la politique du Gouvernement en matière ouvrière, est une politique de surface, qui consiste à fabriquer le camouflage douze mois de l'année. Le Gouvernement a dit beaucoup de choses à ce sujet, mais n'a absolument rien fait. Il a protégé à outrance les gros intérêts, les capitalistes, les industriels, qui sont ses amis. Je suis tout étonné, monsieur l'Orateur, de voir souvent, dans les journaux, des gens qui nous conseillent d'être patriotes et qui ne craignent pas de déclarer que le Canada, aujourd'hui, peut se suffire à lui-même, qu'il produit tout ce dont il a besoin. Je crois que c'est la dernière opinion que l'honorable ministre des Finances a exprimée à Montréal, sur cette question. Or, qu'il me soit permis de dire que ce n'est pas tout de prêcher par des paroles, mais qu'il est infiniment plus précieux de prêcher par l'exemple. Il ne sert à rien de dire au public: "Vous devez acheter tous vos produits en Canada si vous voulez que l'impôt de guerre soit aboli." Une condition est indispensable pour que ce conseil ait une certaine valeur: Il faut que les producteurs fixent le prix de leurs produits de manière à encourager le consommateur et à le décourager d'aller acheter à l'étranger.

Vous me permettrez de citer quelques exemples pour montrer si ces prédicants joignent les actes à leurs paroles.

L'Information, du 3 mars 1921, nous dit ceci:

Premier exemple:

Le *St. John's Globe* rapporte le fait suivant: "Un propriétaire d'hôtel de cette ville désirait acheter une machine électrique pour laver la vaisselle. Une maison canadienne lui demandait $190 pour une machine de la capacité désirée. Poursuivant son enquête, l'hôtelier apprit qu'il pouvait se procurer aux Etats-Unis la même machine pour $100. Naturellement, l'acheteur en conclut que cette différence était plus que suffisante pour couvrir les frais de douane, de transport et le change, et il fit venir cette machine des Etats-Unis.

Deuxième exemple:

Après une exposition de produits, fabriqués au Canada, un manufacturier s'exclamait devant un groupe de journalistes que, après une telle exposition, il eut été difficile de ne pas acheter des produits exclusivement fabriqués au Canada. Parmi les auditeurs, il y avait un représentant du *Farmers' Sun* qui fit remarquer au manufacturier que lui-même aurait dû commencer par prêcher le bon exemple. Le manufacturier ayant protesté, on fit une petite enquête pour voir jusqu'à quel point le journaliste avait raison, et voici ce que portait ce manufacturier; son chapeau, sa chemise, son faux-col et ses chaussures avaient été fabriqués aux Etats-Unis; sa cravate en Allemagne, son complet en Angleterre, ses gants en France, ses chaussettes et sa montre en Suisse, même les petits articles qu'il avait dans les goussets de son veston, tels que crayons, canif, etc., étaient aussi importés, sans compter les mouchoirs et sous-vêtements qui, tous, sans exception, portaient des marques étrangères.

Troisième exemple:

Il y a quelques années, disons au commencement de la guerre, un grand papetier du Canada avait distribué une lettre-circulaire, par milliers d'exemplaires, pour rappeler à ses clients et au public en général l'importance qu'il y avait, en ce moment-là plus que jamais, d'encourager l'industrie indigène et de n'employer pour toutes fins que du papier sortant des fabriques canadiennes, depuis le papier fin à écrire, en passant par le papier d'emballage, jusqu'au carton grossier servant à fabriquer des boîtes. Un lecteur voulut s'assurer si le manufacturier lui-même prêchait d'exemple. Il prit la lettre-circulaire et, la portant à hauteur des yeux, vis-à-vis une fenêtre, il reconnut, par une marque de commerce transparente dans le papier, que celui-ci sortait d'une usine des Etats-Unis; l'enveloppe soumise au même procédé révéla encore qu'elle avait été fabriquée chez nos voisins du sud.

Eh bien, monsieur l'Orateur, il découle une morale de ces citations: c'est que si nous voulons faire disparaître la dette de guerre du Canada il faut faire autre chose que ce que pratiquent ces fameux prédicants de patriotisme. Pourquoi, monsieur l'Orateur, le Gouvernement ne se montrerait-il pas aussi pratique qu'il l'a été jusqu'à l'automne dernier, lui qui aime tant à se servir des arrêtés en conseil? Ce qu'il a pratiqué au sujet du sucre, il pourrait le faire de nouveau pour d'autres nécessités de la vie et le public n'aurait certainement pas à se plaindre de son attitude; mais il

ne le fait pas. Pourquoi ne le fait-il pas? C'est parce que ses amis l'en empêchent. Ces gens accoutumés durant la période de la guerre à récolter des dividendes scandaleux sous le couvert du patriotisme, ces patriotes qui sont venus nous déclarer dans une conférence industrielle qu'ils ne travaillaient pas pour des prières et qu'ils recevaient des dividendes de 175 et 200 pour 100, qui ne veulent pas rompre avec leur âpreté pour le gain, et ne veulent s'imposer aucun sacrifice pour leurs semblables, ont une chose qui leur tient à cœur, c'est d'avoir le travailleur à leurs genoux sollicitant des salaires de famine, et ils veulent par ce procédé atteindre et détruire de fond en comble les unions même les plus légitimes.

Représentant un comté de 70,000 de population,—ceci veut dire que je ne représente pas des limites à bois et des milliers d'acres de prairie, mais des individus, dans cette Chambre—je ne crains pas de déclarer que le peuple en est rendu à ne plus se laisser berner par des mots; on peut encore pendant quelque temps le tenir dans les privations, l'obliger même à embrasser la carrière de mendiant; on peut faire encore mieux: en ce moment où ces gens n'ont que le strict nécessaire et en sont même réduits à la mendicité, on peut voir chaque semaine dans nos grandes villes, dans les grandes hôtelleries, l'organisation de festins à la Balthazar, où on se gave sous leurs yeux aux frais du parti national-libéral-conservateur. Mais ce peuple les observe et un jour il pénétrera dans ces salles de festin et inscrira sur les murs avec ses mains de travailleur les mots fatidiques que vous connaissez bien: Mane, Thecel, Phares: On vous a jugés et on vous a trouvés trop légers. Alors ce sera l'heure de la rétribution, de l'humanité, de la justice. Ni or, ni argent n'auront d'effet sur l'âme et la mentalité de ces gens, le jugement sera rendu, chacun recevra suivant ses œuvres; les séides du Gouvernement auront beau crier, comme en 1896, que si le parti libéral remonte au pouvoir, c'est le désastre pour le Canada, la ruine de notre pays, ils auront beau épuiser jusqu'au fond leurs phrases élégiaques sur les cheminées éteintes, le métier silencieux, l'atelier désert, et le reste, ce peuple, qui a pour devise "Je me souviens", se rappellera Laurier et sa politique, il mettra sa confiance dans la personnalité du chef de l'opposition, son collègue d'hier et le porte-étendard de sa politique, toutes ces supercheries tomberont à néant, et encore une fois, si la Providence le veut, le Canada verra des jours de prospérité et de bonheur.

[M. Deslauriers.]

Monsieur l'Orateur, on nous dit dans les journaux, dans des pamphlets, on nous répète partout qu'il n'y a actuellement qu'un moyen de remédier à l'état de nos finances: l'immigration. Pour ma part je n'admets pas sans discussion ce raisonnement. Il fut un temps, qui aujourd'hui n'existe plus, où l'immigration était la loi dans ce pays. La question d'immigration est une question d'affaires. Nos gens confondent l'amour de l'argent, c'est-à-dire leur intérêt personnel, avec l'amour des hommes. Aujourd'hui, je partage l'idée de sir Andrew McPhail, que ces temps sont passés, et si nous voulons conserver nos institutions, il est temps que nous cessions cette réclame aux quatre coins du globe en prétextant la liberté dont nous jouissons et qui n'existe pas ici plus qu'ailleurs. Au nom de cette liberté on convie sur nos rives tout ce qu'il y a d'émigrants, sans distinction. Il faut mettre au fait tout émigrant qui désire aborder au rivage de ce qui l'attend en ce pays. A part la question de mentalité, et les questions morales, il y a une chose que nous ne devons pas perdre de vue: c'est que tout immigrant entrant au pays encourt des obligations et des taxes. Je pourrais apporter à ce sujet le témoignage de plusieurs hommes éminents dont l'autorité serait certainement acceptée par cette Chambre, mais je me bornerai à citer sir Andrew McPhail, au point de vue statistique. Voici ce qu'il disait au Canadian Club d'Ottawa, en 1920:

> Vient ensuite par ordre d'importance la question des impôts et des obligations auxquels l'immigrant doit s'assujétir. A cet égard, je me suis donné la peine de dresser la liste des obligations qu'assume l'immigrant qui vient se fixer à Ottawa, mon calcul embrassant le chef de famille, sa femme et quatre enfants.
>
> Originaire de la province de Québec, je ne pense pas que cette estimation soit exagérée; je croirais que c'est le chiffre le plus bas. A cet immigrant qui arrive avec sa famille dans la ville d'Ottawa, j'ai attribué un salaire de 5,000 dollars, chiffre qui n'est pas excessif; et pour ne pas me fier à ma mémoire infidèle, j'aimerais à vous lire quel sera exactement le budget de cet individu.
>
> Vous attirez au Canada des immigrants de la meilleure classe—par exemple, de la classe de ceux qui peuvent gagner 5,000 dollars—l'homme marié ayant quatre enfants. Voici son budget relativement à ses obligations principales, à l'intérêt à payer et aux taxes destinées à solder la dépense. La dette du Canada est de 366 dollars par tête; la dette de l'Ontario est de 30 dollars et celle d'Ottawa, de 167 dollars; ce qui forme un total de 563 dollars par personne. Multipliée par 6, cette somme représente pour l'immigrant une dépense de 3,378 dollars. L'intérêt annuel à payer sur la dette nationale est de 18 dollars 25 cents; de 1 dollar 65 cents pour la dette de l'Ontario et de 9 dollars 20 cents pour celle d'Ottawa, ce qui fait 29 dollars 10

cents. Cela représente donc un déboursé annuel de 1 dollar 74 cents pour l'intérêt.

Voici la récapitulation des obligations qui incombent à l'immigrant dont le salaire annuel est de cinq mille dollars. L'impôt du Canada s'élève à 212 dollars 52 cents pour l'intérêt et les frais et à 45 dollars 90 cents pour l'Ontario; la dépense municipale dans Ottawa est de 439 dollars et 95 cents; l'impôt canadien sur le revenu est de 84 dollars, ce qui forme un total de 752 dollars 37 cents. S'il y a ici quelqu'un qui retire la forte somme de 5,000 dollars comme salaire et qui a une famille, voilà ce qu'il doit payer annuellement.

Monsieur l'Orateur, ces statistiques me paraissent dignes de considération. Par le passé nous avons vu l'immigration pénétrer sous diverses formes, mais souvent pour venir faire de l'agriculture pendant un mois et ensuite pénétrer dans nos villes. On pourrait dire qu'il n'y a, en moyenne, qu'une proportion de 5 p. 100 des immigrants qui nous arrivent et qui nous arriveront dans la suite, qui soient des sujets désirables parce qu'il faut tenir compte, aujourd'hui, du fait que les pays d'Europe gardent leurs meilleurs sujets et ne nous envoient que ce qui ne fait pas leur affaire. Ce sont des gens qui ne gagnent certainement pas $5,000 par année; alors, s'ils gagnent moins, le pays est exposé à avoir autant d'individus de plus à sa charge. Ces statistiques sont certainement très précieuses et méritent notre entière considération.

Maintenant, nous sommes exposés à recevoir des indésirables. Si nous examinons ce qui se passe devant nos tribunaux, il est facile de se convaincre que ce que j'avance est la stricte vérité. En tenant compte des différences du change entre l'Autriche et le Canada, par exemple pour $35 ou $40 vous obtenez pour $2,000 de valeurs autrichiennes. Ces gens viennent ici et dans l'espace d'une nuit peuvent se créer ce qui serait une petite fortune dans leur pays, et même leurs frais de déportation sont payés par nous. Il est très important que ce cas soit considéré sérieusement.

Bien que ma résolution semble avoir un cachet un peu radical, j'admettrai qu'une immigration non pas d'apparence agricole, mais sincèrement agricole, devrait recevoir la considération du Gouvernement. Je lisais dernièrement l'opinion en matière d'immigration d'un citoyen éminent, qui conduit admirablement bien la barque de la compagnie du Pacifique-Canadien, je veux parler de M. Beatty. Qu'est-ce qu'est M. Beatty? C'est le président d'une grande compagnie qui a un service ferroviaire considérable, qui a un service transatlantique et qui est à la tête d'une société d'actionnaires qui réalise des dividendes considérables. Alors, en homme d'affaires, je lui concéderai que plus il saura obtenir de transport pour sa compagnie, plus fort sera son surplus. Son opinion est celle d'un homme intéressé, et nous, membres de ce parlement, devons la mettre de côté pour ne considérer que l'intérêt général du pays.

Maintenant, avant de terminer mes remarques, je désire faire part à cette Chambre que je n'ai pas eu l'intention de blesser aucune nationalité, ni française, ni anglaise, ni autrichienne, ni israélite, ni autre. Je suis opposé de toutes mes forces à ce procédé de logique qui veut que quand une coupe est remplie d'un liquide au point de renverser, le moyen de l'en empêcher est d'y ajouter encore du liquide, et je serais tout disposé à faire exception, dans ma résolution, en faveur des sujets qui seraient déclarés de haute valeur pour l'agriculture ou pour l'industrie, mais je n'accepte pas les termes du président de la compagnie du Pacifique-Canadien à l'effet que nous avons besoin d'experts en mécanique, car nous avons tout ce qu'il nous faut pour les usines "Angus" et autres, mais ce que nous devons accepter, c'est le chef d'équipe ou le chef d'industrie, ce qui ne signifie pas du tout la même chose.

Monsieur l'Orateur, j'espère avoir rempli assez complètement le cadre de ma résolution, à l'effet que le Gouvernement devrait arrêter l'immigration, au point de vue du bons sens et dans l'intérêt de l'ordre, et avoir prouvé assez clairement que la politique du Gouvernement, en matière ouvrière, était un camouflage des mieux conditionnés, que le département du Travail devrait disparaître comme ministère et que les crédits qui lui sont accordés si le Gouvernement voulait être sincère, s'il désirait sérieusement l'avancement du pays, devraient être donnés à l'agriculture ou à l'industrie, à l'agriculture surtout, sous forme de prêts ou de crédits judicieusement appliqués.

Je remercie mon honorable ami, le député de Prescott (M. Proulx), qui a bien voulu seconder cette motion qui a fait tant de bruit dans le public, dans la presse et ailleurs, à tel point que tous les jours je recevais de la correspondance traitant d'immigration et me conseillant indirectement de retirer ma motion. Si je suis au parlement aujourd'hui, c'est une question de conscience et de patriotisme qui m'y a conduit et non une question d'argent, et j'ai cru sincèrement qu'il était de mon devoir de sou-

mettre cette question à la Chambre, de la manière la plus claire possible et avec toute la force dont je suis capable, dans l'intérêt de mes commettants.

M. PROULX: Monsieur l'Orateur, je suis d'accord avec la plus grande partie de ce qu'a dit mon honorable ami de Sainte-Marie (M. Deslauriers), mais j'aimerais à faire quelques observations. A la fin de son discours, mon honorable ami a dit qu'il n'objecterait pas à l'admission dans le pays d'une certaine classe d'immigrants, de ceux en particulier qui se consacrerait aux travaux des champs ou qui s'établieraient sur les terres. Mais les règlements actuels du ministère de l'Immigration permettent l'entrée des ouvriers agricoles et des domestiques. Nous ne sommes pas envahis par cette classe d'immigrants et je n'entrevois pas de danger à l'admettre chez nous. Je m'accorde cependant avec mon honorable ami dans son désir de restreindre l'immigration des artisans. Il y a en ce moment beaucoup de chômage dans les villes et les centres urbains du pays, et cet état de chose ne pourrait que s'agraver si la réglementation actuelle se relâchait. Je ne crois pas qu'il existe une petite ville dans le pays qui n'ait souffert sous ce rapport, au cours de ces derniers mois. Nous lisons dans les journaux que, des milliers d'artisans attendent dans les ports européens l'occasion de passer au Canada. Eh bien, je ne vois pas pourquoi notre réglementation serait moins restrictive que celle des Etats-Unis. Le gouvernement américain a récemment imposé à l'immigration de très rigoureuses restrictions. J'ai demandé il y a quelque temps pour un de mes électeurs la permission de retourner aux Etats-Unis, où il avait vécu déjà quelques années et épousé une Américaine. Les restrictions imposées à l'immigration l'empêchèrent néanmoins de rentrer aux Etats-Unis. Je conseille au ministre de l'Immigration (M. Calder) de suivre l'exemple de nos voisins et de protéger nos propres citoyens. Le meilleur moyen de protéger nos ouvriers ou artisans est de garder pour eux l'ouvrage qu'il y a à faire au Canada. Nous ne devrions pas encourager pour le moment l'immigration française, belge ou britannique: On a besoin des ouvriers là-bas, surtout en France et en Belgique. Nous rendrions un bien mauvais service à ces pays si nous encouragions une propagande de nature à engager plusieurs de ces ouvriers à venir chez nous. La plupart de ceux qui veulent venir au Canada appartiennent à la classe des artisans. Je favoriserais grandement l'entrée de ceux qui veulent s'établir sur nos terres, qui iraient travailler chez nos cultivateurs ou accepteraient des emplois domestiques. L'honorable député de Sainte-Marie a dit que le président du chemin de fer canadien du Pacifique préconise fortement une politique favorable à l'immigration, disant que ce serait là le salut du pays et des compagnies de chemins de fer. Je suis sûr que le président du Pacifique-Canadien avait dans sa pensée l'immigration de colons. C'est cette immigration qui a ouvert l'Ouest il y a quelques années et qui y a créé la prospérité. Mais, malheureusement, l'Europe ne nous envoie plus la même classe d'immigrants. Si nous laissons entrer des milliers d'artisans, de personnes qui n'iront pas sur les terres mais resteront dans les villes et les centres urbain, nous aggraverons le chômage au détriment de notre propre population. Il y a dans mon comté une ville de 5,500 âmes. La principale industrie de la ville est la fabrication de la pâte à papier. Eh bien, la fabrique a dû fermer ses portes il y a quelques mois, ce qui a entraîné le chômage de sept ou huit cents personnes. Vous pouvez juger, monsieur l'Orateur, de ce qui en est, s'il y a dans le pays plusieurs autres centres en pareille situation. J'étais à Toronto la semaine dernière, et je crois que le chômage y est très sérieux. Si nous ouvrons nos portes à un plus grand nombre d'artisans, la situation deviendra plus fâcheuse encore. J'espère donc que le ministre de l'Immigration ne relâchera pas les restrictions actuelles, même s'il y est fortement engagé. Je sais qu'il est dans ce pays des gens qui—est-ce par bonté de cœur, je n'en sais rien—voudraient voir ces restrictions se relâcher de façon à amener chez nous un grand nombre d'artisans.

C'est parfait, mais nous devrions protéger d'abord la population du pays, car "charité bien ordonnée commence par soi-même". Au lieu de les adoucir, nous devrions rendre plus sévères les restrictions dont on parle, et cela, d'ici quelque temps, au moins, jusqu'à ce que la situation créée par le manque de travail devienne moins aiguë. Ayant fait ces observations, je suis heureux de seconder la motion de mon honorable ami de Sainte-Marie de Montréal.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, je désire demander à l'honorable ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) s'il se propose de parler sur le projet de résolution—si l'on ne pourrait pas examiner les émigrants qui se proposent de venir s'établir au Canada à leur point de départ, au lieu de les renvoyer,

si l'on constate qu'ils ne remplissent pas les conditions voulues, à leur arrivée au Canada. Ce doit être un inconvénient bien sérieux pour ces pauvres gens qui ont fait la traversée d'être rejetés, en débarquant sur nos rives.

Je n'ai rien de particulier à dire au sujet de la catégorie d'immigrants qu'on laisse entrer au Canada, car le ministre, je crois, se rend parfaitement compte de l'état de choses qui existe, en ce pays, sous ce rapport. Ainsi que le laisse entendre mon honorable ami de Prescott (M. Proulx), nous n'avons pas besoin de plus d'artisans, dans nos cités et nos villes. Il nous faut des ouvriers de ferme. A l'heure qu'il est, dans l'Ontario, on éprouve tout autant de difficulté, cette année, qu'on en avait, l'an dernier, à se procurer des ouvriers de ferme; les gages demandés, l'année dernière, par les ouvriers agricoles absorbaient tout le profit que le cultivateur pouvait réaliser de son exploitation; et dépassaient même ce qu'il pouvait payer. Si les gages étaient élevés, l'an dernier, aujourd'hui que les prix des produits de la ferme ont très sensiblement baissé, je me demande si les gages de cette année ne dépasseront pas encore ce que le cultivateur peut payer.

Je ne parlerai pas au nom du cultivateur de l'Ouest, parce qu'il peut défendre lui-même sa cause mieux que je ne puis le faire, mais je comprends que les cultivateurs de l'Ouest ont payé, l'an dernier, des gages représentant jusqu'à $10 et $12 par jour, pour la moisson et autres travaux agricoles. S'il en est ainsi, ce salaire dépasse grandement celui que nous avons payé, dans l'Ontario, et cela est bien de nature à rendre beaucoup plus difficile la situation des fermiers de l'Ouest. Il y a abondamment de place, au Canada, pour certaines catégories de cultivateurs européens, tels que ceux qui ont réussi, chez nos voisins, et que je le crois, pourraient réussir au Canada. Le type d'immigrant dont nous n'avons pas besoin est l'agitateur continuel qui apparemment était mécontent de son pays d'origine et qui est encore moins satisfait du pays où il vient.

M. CLARK (Red-Deer): Se trouvent-ils de ces immigrants dans Woodstock?

M. NESBITT: Leur nombre est très limité. Je suis heureux de déclarer que, dans Woodstock, nous formons une population très paisible; le travail n'y fait pas défaut; quiconque veut travailler trouve de l'emploi facilement; ce que j'en dis ne s'inspire donc pas de difficultées locales quelconques. Ce que j'ai déjà dit est exact, je le sais: que nous ne pouvons pas, cette année, nous procurer les services d'ouvriers de ferme à des gages moindres que ceux que nous payions l'an dernier; en réalité, nous ne pouvons avoir dans la moindre mesure, l'aide dont nous avons besoin sur nos fermes. Ils sont nombreux ceux qui croient que le premier venu peut travailler sur une ferme. Mon expérience me porte à dire qu'un homme élevé sur une ferme peut apprendre beaucoup plus rapidement à se rendre utile, dans une manufacture ordinaire, que l'homme ordinaire élevé dans une ville ne peut s'initier aux travaux de la ferme. Les jeunes gens élevés sur la ferme et cela se ramène à la vieille question de savoir pourquoi les jeunes gens quittent la ferme et je ne crois pas devoir toucher ce point; j'ai moi-même quitté la ferme et je suis très heureux d'y retourner, à toute heure du jour ou à tous jours de la semaine où je puis le faire...

M. McMASTER: Surtout les dimanches.

M. NESBITT: En effet.

M. JACOBS: Y a-t-il une église, à cet endroit?

M. NESBITT: Le groupement est assez compact pour assurer au besoin le soutien d'une petite église, mais je crains fort de n'être pas expert dans ces sortes de choses. Je persiste à croire que si cela était possible, il vaudrait mieux arrêter ceux qui ont projeté d'immigrer au Canada, au port d'embarquement plutôt qu'au port d'arrivée. Je crois, en outre, qu'on pourrait faire venir au Canada de nombreux cultivateurs européens dont les services seraient utilisés sur la ferme, à l'heure présente. Mais il n'est pas sage d'encourager les artisans à venir au Canada, parce que, pour le présent, du moins, nous avons suffisamment de cette catégorie pour remplir toutes les manufactures et les établissements industriels que nous avons, en ce pays, des hommes qui connaissent parfaitement le Canada et qui savent le genre d'ouvrage qu'il faut exécuter.

Une autre catégorie que nous pourrions très aisément absorber est celle qu'on appelle la catégorie des servantes. C'est une appellation erronée, je pense; nous devrions peut-être les appeler les demoiselles de l'industrie—on appelle maintenant les cuisiniers des "diététistes", ce qui me porte à croire que nous pourrions appeler les autres "demoiselles de l'industrie".

Nous pourrions en absorber un bon nombre si nous pouvions obtenir des sujets de première classe. Je doute fort que ce soit

une sage politique à suivre que d'amener des immigrants au pays pour les entasser aux ports de débarquement, à Montréal, Québec, Toronto ou ailleurs. Quelqu'un de compétent et au fait des besoins du pays, devrait être là pour diriger les nouveaux venus à leur arrivée. S'il se trouve des femmes parmi les immigrants, une femme susceptible de s'occuper du placement des nouvelles venues et de les suivre tant qu'elles n'auront pas trouvé d'excellentes situations, devrait être au débarcadère pour les recevoir. Je m'imagine dans quelle situation d'esprit je serais, s'il me fallait arriver la nuit ou en plein jour—cela importe fort peu—dans un pays étranger et dont j'ignorerais absolument les us et coutumes. Je serais perdu pour ainsi dire, à moins que je ne rencontre quelqu'un pour me dire quoi faire et où diriger mes pas. J'ai souvent été peiné à la vue des groupes d'immigrants que vous apercevez aux environs des gares dans les grandes villes et qui errent apparemment sans but sans savoir quoi faire ni ou diriger leurs pas. Je désire donc imprimer dans l'esprit du ministre la nécessité qui s'impose de diriger ces pauvres gens depuis le moment où ils mettent le pied sur le sol canadien jusqu'à ce qu'ils aient trouvé leur voie. J'ose espérer que le ministre voudra bien prendre mes observations en très sérieuse considération.

M. JACOBS (Georges-Etienne-Cartier): Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du parlement sur le texte de la résolution que présente l'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal. Elle est ainsi conçue:

Attendu que le chômage dans nos grandes villes constitue un problème sérieux; attendu que le Gouvernement se propose d'étudier cette question; attendu qu'en Europe ce problème social existe à l'état non moins grave, et que, de ce fait, le Canada est exposé à recevoir une immigration plus ou moins désirable;

Qu'il soit résolu:—Que toute immigration soit suspendue dans l'intérêt de l'ordre au Canada, jusqu'à ce que le cours normal des affaires ait été rétabli.

En d'autres termes, mon honorable ami déclare que dès que les affaires auront repris le cours normal au pays, nous serons en mesure de recevoir les immigrants plus ou moins désirables qui sont prêts à venir s'établir au Canada.

Attendu qu'en Europe, ce problème social existe à l'état non moins grave, et que, de ce fait, le Canada est exposé...

Mon honorable ami de Sainte-Marie, je le crains fort, n'a pas consacré à cette question toute l'attention qu'elle mérite. J'incline à croire qu'il a plutôt examiné le problème à travers des lunettes qui ne lui permettent pas de voir au-delà des limites de la division Sainte-Marie de Montréal.

Je crois que s'il avait eu l'expérience que quelques-uns d'entre nous possèdent dans cette question d'immigration, il n'aurait pas présenté cette résolution. Toutefois, je suis heureux de penser qu'à part de lui même et de l'honorable député de Prescott (M. Proulx) qui a appuyé la proposition, personne ici n'est en faveur du projet. J'ai fait moi-même une proposition qui négative pour ainsi dire absolument celle de mon honorable ami de Sainte-Marie; mais comme c'est la sienne qui a été présentée la première, il parait que, d'après les règles de la Chambre, je n'aurai pas le droit de discuter mon projet au cours de cette session. J'avais préparé une certaine quantité de munitions qui étaient destinées au ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder); mais heureusement pour lui et pour la Chambre, ces munitions ne sont pas ici en ce moment et, par conséquent, le ministre n'a qu'à attendre patiemment jusqu'à ce que la question soit soulevée de nouveau.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le danger n'est pas immédiat.

M. JACOBS: Il n'y a pas de danger pour le moment. Je suis tout à fait d'accord avec mon honorable ami d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) quand il dit qu'il n'est que "peu ou pas du tout au courant du sujet".

M. NESBITT: Je n'ai pas dit cela.

M. JACOBS: J'en ai pris note; c'est ce que j'ai entendu. Je n'irai pas jusqu'à dire que mon collègue de Sainte-Marie est exactement dans la même situation que l'honorable député d'Oxford-Nord.

L'immigration est un grand problème national. On disait, il y a à peine quelques semaines, que dans le règlement de nos problèmes nationaux, l'immigration devait jouer un très grand rôle. Nous tenons de la bouche de M. Beatty, président du chemin de fer Pacifique-Canadien que pour que nos chemins de fer nationaux réussissent, il faut encourager une bonne immigration. C'est raisonnable. Voici un territoire qui manque d'habitants. Comment les trois réseaux transcontinentaux pourront-ils rapporter si les régions qu'ils traversent ne sont pas peuplées? La question ne souffre pas de discussion. Pour qu'ils rapportent, il nous faut des habitants.

Cependant, nous voyons des députés venir nous dire à la Chambre que, puisque

nous avons du chômage dans une partie du pays—sans doute parce que nous avons trop d'ouvriers dans cette partie et pas assez dans les autres—nous devrions suspendre l'immigration, l'arrêter complètement pendant une période de deux ans, puis, ouvrir les portes et laisser l'immigration suivre son cours naturel. C'est impossible monsieur l'Orateur. Si nous décourageons l'immigration en fermant ainsi nos portes, nous allons la réduire juste au moment où nous en avons besoin. Il se peut qu'il existe un peu de chômage dans le pays. Je ne connais pas les statistiques du ministère du Travail, mais j'imagine que la situation n'est pas grave. Quand je désire quelqu'un qui veuille bien travailler pour moi, je n'en puis trouver.

M. CANNON: Ils vous connaissent.

M. JACOBS: Je ne crois pas être si bien connu de tous les sans-travail du Dominion. Ce que je désire faire remarquer est ceci: parce qu'un chômage partiel existe dans quelques métiers particuliers, nous ne devrions pas pour cela suspendre complètement l'immigration. Depuis que je fais partie de la Chambre j'ai toujours été en faveur d'une politique de porte ouverte en ce qui regarde l'immigration, porte ouverte moyennant quelques restrictions. Je ne voudrais pas laisser entrer un seul indésirable dans ce pays. Mais, qu'est-ce qu'un citoyen indésirable? Un individu ne peut être ainsi qualifié parce qu'il n'a pas un sou. Si tel était le cas, beaucoup de gens très respectables entreraient dans cette catégorie. Très souvent un individu est un bon sujet, parce qu'il n'a pas d'argent et que cette situation stimule son ambition. Quand un individu arrive au pays sans argent, je ne vois pas que ce soit une raison pour l'en exclure. En réalité une forte proportion, et je dirai même 90 ou 95 pour 100 des citoyens qui sont venus au pays comme immigrants sont venus parce qu'ils étaient dans la misère; s'ils avaient été à l'aise dans leur pays, ils ne seraient pas venus en Canada. Que voyez-vous ici qui puisse induire un individu à y venir s'il est à l'aise dans son pays? Les immigrants viennent pour élever leurs familles dans une meilleure situation; ils viennent pour se faire une position et se trouver dans une situation qui n'existe pas en Europe. Cependant, quand ils nous arrivent, nous avons toutes sortes de restrictions pour les ennuyer. Il y a des décrets du conseil qui ont été mis en vigueur l'automne dernier, juste avant le début de l'hiver, et qui ont encore restreint l'immigration au pays. Ces décrets ont été prolongés la semaine dernière et cela pendant une période indéfinie. Je ferai remarquer à la Chambre que ces restrictions ont été imposées en l'absence de mon honorable ami le ministre de la Colonisation et de l'Immigration. Maintenant qu'il est revenu et qu'il va constater ce qui a été fait en son absence, il s'occupera probablement de faire disparaître ces obstacles. Il est curieux de voir qu'on n'a rien fait pour prolonger les restrictions pendant tout le temps qu'il a été ici, mais qu'on s'est empressé de les imposer quand il a été appelé dans l'Ouest.

M. MACKENZIE: Il a laissé des instructions dans ce sens.

M. JACOBS: Je ne le pense pas, parce qu'il se trouve que je connais bien le ministre. J'ai été en relations avec son ministère depuis très longtemps et je puis dire qu'il est parfaitement au courant du problème de l'immigration. De temps à autre, j'ai attiré son attention sur des cas de misère au sujet d'immigrants arrivant sur nos rives et je dois dire que dans toutes ces questions se rattachant aux immigrants il a fait preuve d'une profonde sympathie et d'une connaissance profonde de tout le problème de l'immigration. Je sais que, en son âme et conscience, le ministre voudrait voir réduire à leur plus simple expression toutes ces restrictions et décrets relatifs aux immigrants.

Mon honorable ami de Sainte-Marie a cité avec beaucoup de plaisir l'opinion de sir Andrew McPhail. Je voudrais bien savoir de mon honorable ami s'il partage les opinions de sir Andrew McPhail sur les sujets autres que l'immigration. On a dit souvent que la nécessité crée d'étranges compagnons de route, mais j'ai été néanmoins surpris de voir mon honorable ami être du même avis que sir Andrew McPhail, même sur la seule question d'immigration. Je me souviens de quelques discours prononcés par sir Andrew durant la guerre. Mon honorable ami voudrait-il accepter l'opinion de sir Andrew sur la guerre? Et si sir Andrew s'est trompé en ce qui regarde la guerre, ne peut-il avoir aussi fait erreur quand il a donné ses avis sur l'immigration? Je préfère la manière de voir de M. Beatty qui connaît la question à fond, à celle de sir Andrew McPhail qui, tout en étant un gentilhomme fort estimable, n'est au fond qu'un doctrinaire en ce qui touche l'immigration et entre dans la même catégorie que mon honorable ami de Oxford-Nord (M. Nesbitt) et mon honorable ami de Sainte-Marie.

Mon honorable ami de Prescott (M. Proulx) a dit que les restrictions des Etats-Unis étaient beaucoup plus sévères que celles du Canada. Je ne crois pas que ce soit exact. J'ai eu l'occasion il y a quelque temps, quand on discutait la question de l'immigration, de faire remarquer que les Etats-Unis établissent aujourd'hui une loi que nous suivons demain, ou pour m'expliquer autrement, ce sont eux qui prisent et c'est nous qui éternuons. C'est le mauvais côté de toute la situation, monsieur l'Orateur. On ne peut pas comparer le Canada et les Etats-Unis au point de vue de l'immigration. Ils ont fait entrer des millions de gens dans leur pays pendant un siècle et dans le rapport qui vient d'être publié la semaine dernière par le département de l'immigration aux Etats-Unis on dit que dans le siècle dernier il est entré aux Etats-Unis 33,000,000 de personnes venant d'Europe. Aujourd'hui leurs descendants constituent les Etats-Unis. Que faisons-nous? Absolument rien. Pendant que les Américains ont plus de 110,000,000 d'habitants dans leur pays, je crois pouvoir dire que nous n'en avons pas plus de 8,000,000. Nous ne pouvons donc pas comparer les conditions dans les deux pays et on se trompe quand on a la prétention de le faire un seul instant. Quelle espèce de gens vient-il dans ce pays? Ceux qui veulent améliorer leur situation et ceux qui n'ont pas les moyens de s'établir en Europe à leur propre compte. Il y a aussi une autre classe de gens qui viennent sur ce continent; ceux qui sont obligés de quitter leur pays en Europe par suite des persécutions religieuses ou sociales. Or, il me semble que ce pays devrait être un lieu de repos pour les gens de cette classe et nous devrions ouvrir nos portes toutes grandes pour ceux qui fuient les persécutions sociales ou autres dans les pays européens. Pendant la guerre une grande vague de sympathie a pris naissance au Canada et aux Etats-Unis en faveur de ces populations qui étaient broyées sous le talon de l'autocratie ou par des persécutions d'un autre genre. Nous étions prêts alors à leur dire: "Venez à nous vous tous qui travaillez et qui êtes lourdement chargés et nous vous donnerons du repos." Mais aussitôt que la guerre est finie nous fermons nos portes et nous leur disons: Dans votre propre intérêt nous ne vous permettrons pas d'entrer. Il y a un an ou deux, en parlant au sujet de l'immigration j'ai raconté une histoire qui, je crois, s'appliquait bien à la question que nous discutions. Un officier de l'armée du salut racontait qu'il avait vu à Londres un homme pilotant d'un côté de la rue à l'autre de pauvres infirmes, sautant d'un petit refuge à un autre. L'officier de l'armée du salut fut touché par ce qu'il supposait être la charité de l'homme et il lui en témoigna son plaisir. L'homme répondit: Mais ce n'est pas une affaire de charité. Vous voyez je n'ai pas de chemise et je porte ces gens d'un côté de la rue à l'autre pour me réchauffer le dos. Or, monsieur l'Orateur, c'est exactement ce que nous voulons que ces gens fassent pour ce pays. Nous voulons qu'ils viennent ici pour réchauffer nos dos, métaphoriquement parlant, parce que Dieu sait que nous en avons bien besoin. Si nous continuons encore quelque temps avec notre marine marchande et nos chemins de fer nationaux, nous aurons certainement besoin de quelqu'un pour nous réchauffer le dos, car nous n'aurons plus une chemise qui nous appartiendra.

Mon honorable ami de Sainte-Marie, vous pouvez sans doute en juger, monsieur l'Orateur, ne peut pas avoir une population étrangère très nombreuse dans sa circonscription. J'estime que c'est une conclusion raisonnable de ses paroles, et je suppose par contre que je dois avoir une nombreuse population étrangère dans ma propre circonsription. Mais je crois pouvoir traiter cette question à un point de vue plus large. Si je croyais un seul instant qu'encourager l'admission d'un plus grand nombre d'émigrants convenables dans ce pays constituerait un danger, je ne m'inquiéterais pas de savoir si j'ai des éléments étrangers ou d'autres gens dans ma circonscription, je ne soutiendrais pas cette cause. Mais c'est parce que je considère que c'est entièrement dans l'intérêt du pays que je suis en faveur de la plus nombreuse immigration possible en tenant compte naturellement des précautions convenables à pendre au sujet du caractère désirable des individus, de la santé et des autres points de vue. Mon honorable ami de Sainte-Marie et l'honorable député de Prescott également ne savaient évidemment pas que nous avons actuellement dans les statuts et dans les décrets du conseil et autres règlements précisément les restrictions qu'ils demandent au Gouvernement de vouloir imposer. Par exemple, nous avons un règlement défendant à une personne d'entrer dans ce pays si elle ne voyage pas directement de son lieu de naissance au Canada. Si un homme vient des montagnes des Balkans où il lui est impos-

sible d'acheter un billet direct pour le Canada et s'il achète son billet à Anvers, au Havre ou à Liverpool, il se voit refuser l'entrée immédiatement à son arrivée sur nos rivages. C'est assurément une restriction assez sévère. Pourtant, c'est un des règlements que le département de l'immigration a imposés.

Si un immigrant est dans l'impossibilité d'acheter un billet de transport direct, quelles que soient ses aptitudes à devenir un bon citoyen canadien ou la somme d'argent en sa possession, il se voit refuser l'entrée du Canada, parce qu'il a eu le malheur de naître dans une ville où le Pacifique-Canadien, la ligne White Star ou n'importe quelle autre compagnie de transport n'ont pas de bureaux pour la vente des billets. Je laisse au ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) le soin d'expliquer les raisons qui ont décidé le département à mettre un pareil règlement en vigueur, lorsqu'il répondra aux observations que je fais en ce moment. Pour moi, c'est comme la paix du Seigneur —cela dépasse toute compréhension.

Nous avons encore adopté un autre règlement décrétant que personne ne peut obtenir l'autorisation de débarquer sur le sol canadien, à moins d'avoir en sa possession une somme de $250. Quand bien même, un immigrant aurait en mains une somme de $249.99, il serait considéré comme un indésirable et se verrait refuser l'entrée du pays. Le département ne s'enquiert pas si cet étranger est susceptible de devenir un bon citoyen canadien; on ne tente nullement de s'assurer si l'immigrant n'a pas des parents en Canada qui seraient désireux et en mesure de prendre soin de lui; les représentants du départements aux ports de débarquement n'ont pas à s'occuper de ces questions, puisque les règlements édictent qu'un étranger doit posséder une somme d'au moins $250 pour être autorisé de mettre le pied sur le sol canadien. Si le nouveau venu possède cette somme, c'est très bien; il est admis d'emblée. Cependant, le jour où il a dépensé son dernier sou pour vivre—et une pareille somme ne saurait durer guère plus qu'une couple de mois—il tombe à la charge du public. Cependant, le Gouvernement est d'avis qu'il a accompli tout son devoir quand il s'est assuré que l'immigrant possède une somme de $250. Mais il peut se faire qu'un immigrant pauvre ait au pays des parents qui possèdent peut-être un demi-million et qui seraient prêts à se porter garants que le malheureux ne viendra jamais à la charge du public; cependant la seule chose qui préoccupe le Gouvernement, c'est d'acquérir la certitude que le nouveau venu possède en réalité une somme de $250. On ne tient pas compte des circonstances ni du fait qu'un immigrant pauvre peut avoir été précédé ici par des parents qui se sont enrichis.

Je prétends donc que ces règlements sont bêtes et stupides et qu'il ne sied pas à la dignité d'une pays aussi éclairé que le Canada de les maintenir en vigueur. Ces règlements renferment une disposition, c'est vrai, décrétant que les cultivateurs et les domestiques peuvent être admis sans satisfaire à ces conditions. Cependant, quels moyens avons-nous d'acquérir la certitude qu'un immigrant admis au Canada en sa qualité de cultivateur ira s'établir sur une ferme? Je n'hésite pas à l'affirmer, 50 p. 100 des gens qui habitaient la campagne il y a vingt-cinq ou trente ans passés, sont domiciliés dans les grandes villes à l'heure qu'il est et la même observation s'applique dans le cas des domestiques. Or qu'allons-nous faire à ce sujet? Quelle garantie avons-nous qu'un homme qui était agriculteur de l'autre côté de l'Atlantique continuera à exercer cet état une fois débarquée en Canada? Comment pouvons-nous avoir la certitude qu'une personne qui était domestique dans un certain pays européen continuera à l'être ici? Comment pouvons-nous affirmer que parce qu'un homme fut artisan dans son pays natal, il ne peut devenir un bon cultivateur en Canada? De quel droit irions-nous dire aux immigrants: "Si vous déclarez que vous êtes cultivateurs, nous sommes prêts à vous établir sur des fermes; mais si vous êtes des artisans, nous vous refuserons l'entrée du pays, quand bien même vous seriez disposés à devenir des agriculteurs". Je le répète, monsieur l'Orateur, ces règlements ont besoin d'être modifiés. Nous devrions nommer une commission pour faire une enquête à fond sur la question de l'immigration.

M. McMASTER: Pas de commission.

M. JACOBS: Je propose une commission parce que je sais que l'idée est dans les goûts du Gouvernement. Les ministres verront peut-être là un excellent moyen de classer l'affaire et ils nommeront cette commission en conséquence.

M. CASGRAIN: Nous ne voulons pas que la question soit enterrée.

M. JACOBS: Nous ne permettrons pas qu'elle soit enterrée. J'espère que la résolution donnera lieu à un vote cet après-midi, afin que la Chambre ait l'occasion de manifester son opinion et de dire si oui

ou non la proposition de mon honorable ami de Sainte-Marie est dans l'intérêt du pays.

J'ai été particulièrement heureux d'entendre l'aveu de l'honorable député de Sainte-Marie, qu'il a présenté cette proposition sous sa responsabilité personnelle. Cependant la proposition de mon honorable ami est si absolument contraire aux principes libéraux et à toutes les idées de liberté que je me serais plutôt attendu à la voir proposer par un honorable député de la droite. Je suis quelque peu surpris, je l'avoue, que mon honorable ami qui se proclame libéral, vote avec l'opposition et est imbu, j'aime à le croire, de la doctrine libérale, ose se faire le parrain d'une mesure aussi arriérée que celle-là. Quelle fut donc la cause de la prospérité qui a régné en Canada de 1896 à 1911? Je prétends, monsieur l'Orateur que cette ère de prospérité fut le résultat du programme d'immigration à outrance que le ministère Laurier mit à exécution et qu'il continua jusqu'au jour où il tomba du pouvoir. J'ai déjà eu l'occasion de le faire observer ici avant aujourd'hui, sir Clifford Sifton fut en grande partie la cause du fort courant d'immigration qui prit le chemin du Canada après 1896.

Nous pouvons différer d'opinion sur le caractère de sir Clifford Sifton, mais il me faut dire que jamais dans l'histoire du Canada nous n'avons eu quelqu'un qui ait envisagé le problème de l'immigration aussi clairement que sir Clifford Sifton, à l'exception peut-être du présent ministre de l'Immigration et de la Colonisation et nous devrions être très reconnaissants à ce grand homme d'avoir si bien compris l'intérêt du Canada et d'avoir mis en vigueur une loi propre à favoriser la politique d'immigration qui a si largement contribué au bien-être des populations de l'Ouest et à la prospérité du Canada. Le vote d'une pareille résolution nous mettrait en présence d'une crise fort grave. Je préviens mon honorable ami le ministre de l'Immigration et de la Colonisation d'avoir à procéder lentement dans cette affaire. Il y a en Europe aujourd'hui des milliers, des dizaines de mille, des millions peut-être, de personnes qui feraient d'excellents citoyens dans ce pays; mais une fois que vous leur faites entendre et croire que le Canada n'ouvre ses portes qu'à des gens d'une certaine catégorie; que, capable de nourrir 150,000,000 d'habitants, le Canada n'en veut toujours que 7 ou 8 millions, vous détournez vers d'autres pays les regards et la pensée de ces bons immigrants que nous perdons à jamais. Quoique présenté par mon honorable ami de Saint-Marie qui, à vrai dire, n'a qu'une connaissance bien imparfaite de la question, ce projet aura eu cela d'utile qu'il suscite le présent débat, et que peut-être le ministre de l'Immigration et de la Colonisation nous fera part de ses idées sur ce problème d'importance majeure.

M. BOYCE (Carleton): J'ai suivi avec beaucoup de plaisir le discours que vient de prononcer mon honorable préopinant, et je regrette qu'il ne soit pas cultivateur, car, à en juger par les opinions qu'il exprime, il excellerait dans cette profession. J'ai entendu bien des discours dans cette Chambre, mais jamais encore un discours où le sens commun ait dominé davantage que dans celui que je viens d'entendre. L'immigration constitue à n'en pas douter un des grands problèmes à l'étude desquels il faut que nous donnions dans le moment tous nos soins. Dans notre beau pays de l'Ouest, nombreuses sont les terres qui attendent d'être cultivées et qui ne le sont point faute de bras. Que voyons-nous dans le nouvel Ontario? Des millions d'acres attendent la venue d'immigrants qui les cultiveront. Ce vaste pays a un pressant besoin de bons sujets qui en accroissent la population. Pour ma part, je conçois difficilement que l'on mette des obstacles à l'entrée chez nous de personnes honorables qui s'y établiraient. Pourquoi empêcher que ne vienne dans ce pays l'homme honnête qui y travaillerait et qui parviendrait probablement à s'y faire une existence meilleure que dans la contrée qu'il abandonne? Je pense avoir raison de dire que dans la mère patrie il y a des centaines de mille, je dirais presque des millions de citoyens qui seraient trop heureux d'avoir la chance de venir travailler au Canada et d'y gagner honnêtement leur vie. J'ai eu des lettres de deux ou trois personnes désireuses de revenir au Canada. Elles demeuraient ici avant la guerre, et elles avaient franchi l'océan pour y prendre part. La paix venue, elles sont restées là-bas, mais sans perdre l'intention de revenir ici dès qu'elles en auraient les moyens qui leur manquent dans le moment.

Je suis cultivateur et je parle avec quelque connaissance de l'agriculture et de ses besoins. Dans le comté que je représente, on pourrait, je crois, trouver de l'ouvrage d'ici quelques jours pour au moins un millier d'hommes capables. L'industrie agricole éprouve toutes sortes de difficultés; elle cherche à faire son chemin avec le quart environ du nombre des ouvriers qu'il lui faudrait et nous savons pourtant qu'il exis-

te quelque part des hommes propres à ce genre d'occupation, lesquels attendent d'être amenés ici. On nous répète sur tous les tons que les villes abondent en personnes desœuvrées, et je n'en doute point. J'ai moi-même parcouru cette ville en quête d'ouvriers à l'époque de la récolte, mais sans succès, bien qu'il parût y avoir nombre de personnes sans nulle occupation visible.

Un homme à qui l'on demandait de venir travailler aux champs exigea $5 par jour et sa pension. La promesse lui en fut faite, mais il ajouta; "Prendrez-vous mes deux amis?" Le cultivateur répondit dans la négative, et l'homme alors refusa net. Voilà quel est le type d'individu que l'on trouve oisif dans nos grandes villes. De tels hommes ne veulent pas travailler. J'ai été élevé dans ce pays, je connais parfaitement ses besoins et, je vous le déclare, quand on y veut travailler, on ne connaît point les temps durs; on peut toujours s'y procurer de quoi vivre et même y faire quelques économies.

J'espère que l'on ne mettra aucun obstacle financier sérieux à une immigration désirable en Canada.

Comment en arriveront nous à quelque chose si nous arrêtons l'immigration? L'on a fait maintes allusions aux Etats-Unis. Y aurait-il aujourd'hui aux Etats-Unis une population de 110,000,000 s'il y avait eu quelque restriction à l'immigration? Certes non. Si nous mettons des restrictions à l'immigration, quand donc pourrons-nous en arriver à une population de 50 millions même? Nous avons besoin d'hommes qui veulent travailler. Peu importe que ce soit des hommes pour les travaux des fermes ou que ce soit des mécaniciens, pourvu qu'ils veuillent travailler, ils trouveront toujours beaucoup à faire. C'est ce type d'hommes que nous voulons, et j'espère que nous ferons tout ce que nous pourrons pour encourager de tels hommes à faire leur part en vue du développement du Canada, afin que nous devenions une des grandes nations du monde, et que le Canada soit à l'avenir tout avantages pour ceux qui viendront s'y établir.

M. ROBB: Monsieur l'Orateur, la résolution proposée par mon honorable ami de Sainte-Marie (M. Deslauriers) demande en substance que le Canada suspende toute immigration, jusqu'à ce que des conditions normales aient été établies. Il me semble que si cette résolution était adoptée, et si le Gouvernement agissait en conséquence, mon honorable ami contribuerait à retarder l'état de choses qu'il désire parce que la restriction de l'immigration serait grandement la cause d'un retard dans le rétablissement d'un état normal de choses, dans le pays.

Nos amis les citadins demandent à haute voix, depuis des années, une réduction du coût de la vie et des loyers, et ils se plaignent amèrement que les denrées alimentaires et les loyers sont de plus en plus chers d'année en année. Mais qu'est-ce qui a le plus contribué à la hausse des loyers dans nos villes, sinon les agissements des ouvriers eux-mêmes? Ils ne veulent pas travailler plus de huit heures par jour; après tout, il n'y aurait pas de mal à cela, s'ils voulaient seulement faire huit bonnes heures de travail. Cependant, la règle semble être celle de faire le moins d'ouvrage possible, et c'est là, en grande partie, ce qui est cause des prix élevés que nous avons à payer pour les loyers. Tandis qu'ils demandent à grands cris un abaissement de prix pour les denrées alimentaires, nos amis, dans les villes, oublient évidemment qu'en préconisant les journées courtes et les rémunérations plus élevées, ils ont enlevé aux fermes les gens qui, par leur travaux sur les terres, auraient contribué à une réduction équitable du coût de la vie. Nos amis, les citadins, en préconisant des salaires plus élevées et des journées plus courtes, ont, en outre, contribué à l'augmentation des frais de transport des produits de ferme aux villes. Conséquemment, à l'heure actuelle, il y a mécontentement tant dans les villes que dans les campagnes, parce que la main-d'œuvre fait défaut dans ces dernières, tandis qu'elle abonde dans les premières, et la difficulté en est que plusieurs de ces hommes qui avaient été attirés dans les villes par les salaires plus élevés et les journées plus courtes, perdent le goût du travail.

Je ne reproche pas à mes amis de villes de désirer l'interdiction complète de l'immigration, mais, en ma qualité de représentant d'une circonscription agricole, je ne tiens pas à ce que l'on adopte cette résolution avant que je dise au ministre en charge (M. Calder) et au Gouvernement que, dans mon opinion, ce dont le Canada a le plus besoin aujourd'hui, c'est une plus forte et une meilleure immigration. Si les ouvriers des villes doivent avoir les denrées alimentaires à meilleur marché, et des loyers moins élevés, le Canada devra produire un surplus de produits pour l'exportation, afin que nous puissions faire face à nos obligations nationales, et le seul moyen de stimuler la production, c'est d'encourager les hommes qui sont disposés à

travailler à venir au pays. J'admets volontiers qu'il y a un nombre suffisant d'artisans au pays, mais il faudrait qu'ils fussent disposés au travail. Je ne demande pas au ministre de l'Immigration de permettre aux agitateurs étrangers d'entrer dans le pays. Je prétends même que la mère patrie devrait garder chez-elle ses agitateurs. Nous n'en voulons pas ici; mais nous voulons des hommes et des femmes qui sont disposés à travailler; c'est pourquoi je ne crois pas qu'il serait sage de notre part d'imposer des restrictions financières au type voulu de l'immigrant. Peut-être que plusieurs parmi nous, dans cette enceinte, n'y seraient pas s'il y eut eu une restriction financière d'imposer sur les premiers colons, car nos parents, pour la plupart, sont venus ici avec peu de ressources pécuniaires; ils n'apportaient que leur santé et leur bon vouloir au travail. Ils ont certes travaillé, et c'est leur industrie qui a valu à notre pays d'être ce qu'il est aujourd'hui—un pays attrayant pour les gens d'outre-mer qui cherchent à y venir. J'insiste donc auprès du ministre pour l'adoption d'une politique favorable à l'immigration au pays de tous ceux qui désirent travailler.

D'après ce que j'ai lu, dernièrement, dans les journaux, je serais porté à croire que quelques messieurs qui sont associés intimement avec le Gouvernement n'ont évidemment pas confiance dans son administration relativement à l'immigration. Je constate qu'il a été formé une organisation, à Winnipeg, récemment, connue sous le nom de société de colonisation de l'Ouest canadien, et, chose étrange à dire, au lieu de placer à la tête de cette société, le ministre de l'Immigration, qui est lui-même un homme de l'Ouest, et devrait en connaître les besoins, l'on a choisi comme président, un citoyen de Hamilton, M. Robert Hobson, un des directeurs de notre réseau national de chemin de fer.

D'après ses organisateurs, la raison de cette société est que le Canada doit avoir une plus grande immigration si nous voulons une production plus intense. Et, si j'en crois les rapports de la presse, plutôt que d'insister auprès du Gouvernement en faveur de cette politique d'immigration, les organisateurs veulent se charger eux-mêmes de ce travail. Ils ne semblent pas satisfaits des méthodes du département de l'Immigration. L'administrateur général de l'association est le général McRae qui s'est si bien conduit durant la guerre, et c'est à lui qu'il appartient de stimuler l'immigration. Le ministre, en réponse à nos questions, devrait nous dire si les renseignements des journaux sont exacts et si cette association doit envoyer des agents en Grande-Bretagne et dans d'autres pays d'Europe pour y trouver de bons immigrants, au lieu de la laisser faire ce travail par le département de l'Immigration.

Ce sont les raisons, monsieur l'Orateur, qui me poussent à m'opposer à la résolution de mon honorable collègue de Sainte-Marie, résolution que, d'ailleurs, il a fort bien présentée à son point de vue. Je lui dirai franchement que si les citadins veulent obtenir des logements et des denrées à meilleur marché, il n'a qu'à retirer cette résolution et laisser le Gouvernement continuer la sage politique qui a été mise en vigueur de 1896 à 1911, alors que nous étions si prospères et que le nombre des immigrants était annuellement de deux cent mille à trois cent cinquante mille. Voilà la politique qu'il nous faut aujourd'hui, et non la restriction ou l'abolition des immigrants.

M. McQUARRIE: Monsieur l'Orateur, je pense qu'il y a beaucoup à dire en faveur de cette résolution tendant à proposer au Gouvernement la suspension de toute immigration jusqu'à ce que les affaires du pays aient repris leur cours normal, situation qui ne saurait qu'empirer. Les usines ferment leurs portes un peu partout, et un grand nombre d'ouvriers sont sans travail. Je me suis trouvé à Hamilton durant les vacances de Pâques, et j'ai appris que plusieurs des manufactures de cette ville étaient fermées. Je mentionnerai, entre autres, la International Harvester Company, industrie importante qui employait trois mille cinq cents hommes. Il y en a qui font queue dans presque toutes les villes pour avoir du pain. Je sais qu'à Vancouver un grand nombre d'hommes sont sans emploi, des hommes qui veulent travailler mais ne le peuvent. Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député de Huntingdon (M. Robb) qui dit que les ouvriers qui ne travaillent pas au Canada sont ceux qui ne le veulent pas. Non, il en est un grand nombre qui ne peuvent trouver de travail. Dans ces circonstances, pourquoi ferions-nous venir au pays une foule d'immigrants qui ne feraient qu'empirer la situation? On semble apporter comme suprême argument que les cultivateurs manquent de bras. Eh bien, je crois que le jour n'est pas loin où les sans-travail dans les villes seront heureux de retourner à la

terre, et lorsque cette heure aura sonnée on aura une foule d'employés, et d'excellents. En revenant de Hamilton, j'ai rencontré un des ouvriers qui avaient été jetés sur le pavé par la fermeture de l'une des usines de cette ville. J'engageai la conversation. J'ignore son nom, mais j'ai appris qu'il était un des vétérans des Princess Pats, l'un des survivants de ce fameux régiment qui, il n'y a pas encore si longtemps, a paradé dans les rues d'Ottawa, régiment dont nous sommes tous si fiers. Cet homme travaillait dans une manufacture de batteuses mécaniques, mais l'usine n'ayant pas eu de commandes suffisantes depuis quelque temps, avait dû suspendre ses travaux. Je lui demandai ce qu'il se proposait de faire et il me dit qu'il s'en allait travailler sur une terre où il avait trouvé un emploi. Je crois que beaucoup d'autres imiteront son exemple. Quand ils verront qu'il n'y a rien à faire dans les villes, ils prendront le chemin de la campagne. Je crois que la situation s'améliorera et que nous aurons toute la main-d'œuvre voulue pour les travaux du sol.

On a parlé du besoin de domestiques. Il serait bon, à mon avis, d'encourager cette classe d'immigrants, parce qu'il y a actuellement, chez nous, une pénurie de serviteurs. Quand une jeune fille honnête et capable arrive au pays, elle ne tarde pas à se marier, et nous devrions favoriser cette immigration.

L'on a dit aussi que la solution du si fâcheux problème des chemins de fer aura pour effet d'ouvrir toutes grandes les portes du pays au flot de l'immigration. Des hommes tels que M. Beatty, président du Pacifique-Canadien, et l'honorable représentant de Marquette (M. Crerar) affirment qu'il faut qu'il en soit ainsi. Cette politique sera peut-être la bonne à adopter plus tard. Quand les choses auront repris leur cours normal, il conviendra, j'imagine, que les compagnies de chemins de fer s'emploient comme autrefois à amener les immigrants en ce pays par milliers. Mais cette heure ne me paraît pas avoir encore sonné, et je ne crois pas, non plus, que le fait d'amener les immigrants en masse soit de nature à améliorer la situation de nos chemins de fer. Avant d'ouvrir ainsi nos portes, que l'on fasse en sorte qu'il n'y ait plus d'affamés—et ceci implique une proposition à peu près semblable à celle qui est énoncée dans le projet de résolution déposé par l'honorable député de Sainte-Marie (M. Deslauriers), à savoir: le retour aux conditions normales. Je ne suis pas pessimiste, loin de là; j'ai foi en mon pays et en la grandeur de l'avenir qui lui est réservé. Mais il faut faire en sorte que d'ici à quelques années la situation ne devienne pas encore plus mauvaise.

Les Etats-Unis restreignent l'immigration, et il est bien certain que beaucoup de ceux qui se voient refuser l'accès de ce pays-là vont tenter de pénétrer au Canada. On a rappelé la politique de l'ancien cabinet libéral et mentionné le nom de sir Clifford Sifton pour louer cet ex-ministre d'avoir su amener autant d'immigrants en notre pays. Je crains fort que l'on ait, dans le temps, permis l'accès de notre territoire à une multitude de gens peu recommandables. Ainsi, je ne crois pas que le pays ait rien gagné à la venue de gens tels que les douchobores—je ne mentionne que ceux-ci, mais il y en eut d'autres. Autant que j'ai pu m'en convaincre, de pareils éléments ne font aucun bien au pays. Ils ont leurs propres établissements et gardent l'argent qu'ils font; il est vrai qu'ils cultivent le sol, mais ils constituent un groupe qui reste plus ou moins étranger au reste de la population. Les immigrants de cette catégorie ne sont pas ceux qu'il nous faut; nous n'avons que faire de gens qui, lorsque sonne l'heure du danger, invoquent leurs convictions religieuses pour se soustraire à l'obligation de défendre le pays par les armes. Ce qu'il nous faut, ce sont des immigrants susceptibles de faire de bons Canadiens, des immigrants capables de s'acquitter des obligations qu'impose la qualité de citoyen canadien; bref, des gens qui contribueront à faire du Canada le pays qu'il doit être.

Je le répète, il y aurait beaucoup à dire en faveur du projet de résolution; cependant, je ne veux pas laisser supposer que je suis prêt à donner mon appui à une proposition aussi absolue que celle-ci. Mieux vaut, à mon sens, s'en tenir à la politique que le Gouvernement a adoptée, à savoir: l'exercice de la plus rigoureuse surveillance sur ceux qui cherchent à entrer au Canada. Ces immigrants, il faudrait les examiner de toute manière. Pour mériter d'être accueillis parmi nous, il ne suffit pas, je le reconnais volontiers, qu'ils aient en leur possession $250 ou n'importe quelle autre somme d'argent; il faut qu'ils soient de la bonne sorte, et le Gouvernement doit se faire un devoir de les assujétir au plus rigoureux examen, afin de se convaincre qu'ils réunissent toutes les qualités voulues.

Je veux bien que l'on ouvre nos portes aux domestiques et aux travailleurs agri-

coles—et c'est ce que le Gouvernement fait. Il est vrai que lorsqu'on admet des ouvriers agricoles, il n'est pas très sûr qu'ils s'emploieront toujours aux travaux des champs, mais il s'en trouvera toujours sur le nombre qui y resteront. L'amour de la terre étant inné chez eux, ils se livreront à la culture du sol, s'ils ne trouvent pas d'autre emploi. Je veux que l'on vienne en aide aux cultivateurs; ils sont nombreux dans ma circonscription, et il y a passablement de place, dans l'Ouest notamment, pour ceux qui veulent cultiver la terre. Admettons les domestiques, admettons aussi les cultivateurs; mais il importe d'apporter un soin extrême au choix de ceux auxquels on permet de venir exploiter notre sol. Qu'un homme ait pratiqué l'agriculture en tel ou tel pays de l'Europe, cela, à mes yeux, ne suffit pas à prouver qu'il deviendra un bon Canadien.

En parlant de la disette de travailleurs agricoles, certains honorables collègues ont peut-être quelque peu exagéré la situation. Le pays ne manque pas de gens capables de cultiver la terre; il suffirait de les déterminer à retourner aux champs. Quand un homme chôme et refuse de s'employer aux travaux agricoles, cela signifie que quelque chose va mal chez lui ou qu'il n'est pas bien traité lorsqu'il se met au service d'un cultivateur. On peut faire en sorte que la vie soit plus attrayante pour ceux qu'on veut employer aux travaux des champs. N'étant pas cultivateur, je suis malheureusement assez peu renseigné sur la façon dont on traite les ouvriers agricoles; cependant, il me semble qu'on les écarte plus ou moins de la maison et que, plutôt mal logés, ils ne sont pas, à plus d'un égard, traités comme il convient. Le temps est proche où les cultivateurs devront adopter la journée de huit heures. Cela fait peut-être sourire certains députés, mais, qu'on ne l'oublie pas, les temps changent; dans les autres industries, il a bien fallu adopter la journée de huit heures, et je ne vois aucune raison de ne point envisager les travaux agricoles sous le même angle que les autres.

Cette résolution ne devrait pas être adoptée, mais le Gouvernement devrait maintenir la politique, comme le ministre l'a déclaré et comme l'ont rapporté les journaux, de la plus stricte surveillance de l'immigration durant quelque temps encore.

M. DOUGLASS (Strathcona): La question de l'immigration est l'une des plus graves de l'heure actuelle. Laissez-moi vous dire, d'abord, que je n'ai aucune sympathie pour la résolution de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Deslauriers). L'honorable représentant de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) a montré clairement certaines difficultés touchant l'admission des colons en ce pays en vertu des règlements de l'immigration, et j'abonde dans son sens sous ce rapport. Dans ma province nous pouvons accommoder des millions d'immigrants. L'orateur précédent (M. McQuarrie) a dit que, sous le régime de sir Clifford Sifton, il est venu au pays des immigrants qui, à son avis, étaient loin d'être de l'intérêt du Canada. Il a mentionné les douchobores. Personnellement, je ne les connais pas, mais je suppose qu'il a inclus dans cette classe d'autres émigrants de l'Autriche et de la Russie du même type mais non de la même religion que les douchobores.

Dans l'Alberta, nous avons un grand nombre de colons de langue étrangère qui sont aujourd'hui sujets canadiens, des anciens habitants de l'Autriche, de la Russie et de l'Allemagne. En dépit de tout ce qu'on a pu dire de la politique d'immigration qui était en vigueur vers 1897, je déclare que cette politique a été la base de la prospérité de ce pays et que l'Alberta et les autres provinces de l'Ouest ont bénéficié beaucoup de l'établissement de ces immigrants sur nos terres fertiles. Les règlements actuels contiennent tant de restrictions qu'ils causent de graves préjudices à ces colons, surtout à ceux qui viennent de certaines parties de l'Europe. Plusieurs sont affiliés à des citoyens qui demeurent maintenant dans l'ouest du Canada, des citoyens laborieux, à l'aise, et qui ne veulent pas que ces immigrants deviennent un fardeau pour l'Etat. J'ai à l'idée bon nombre d'anciens Autrichiens, Russes et Polonais qui sont prêts à donner des garanties, si c'est nécessaire, au Gouvernement que leurs parents ne seront pas à la charge du pays si on leur en permet l'entrée. Mais cette admission leur est refusée, bien que nous en voyons arriver d'autres qui ne sont pas d'aussi bons colons et qui sont loin d'être aussi utiles au Canada que ceux dont l'entrée est refusée par les règlements.

Nous avons à faire face à un difficile problème des transports; nous avons des ressources considérables qui demandent d'être exploitées; notre dette nationale est énorme, et, si nous voulons réellement rétablir nos affaires, nous avons besoin de la population. A mon avis, la somme de $250 ne représente nullement la valeur d'un immigrant. Pour vous donner un exemple personnel, je citerai le cas de mon père

qui est arrivé au pays, en 1853, avec un souverain dans son gousset, et qui a dû se faire un chemin dans un temps où les avantages n'étaient pas aussi alléchants qu'aujourd'hui. C'est là un exemple entre mille. Notre pays a été l'œuvre d'hommes de cette trempe. Créons des embarras à ces sortes d'immigrants et nous n'aurons pas de pays du tout.

Certains de mes collègues ont fait allusion aux Etats-Unis, mais ce pays ne saurait être comparé au nôtre à l'heure actuelle. Sa population est de cent dix millions environ, tandis que la nôtre est à peine de huit ou neuf millions. Nous avons une superficie arable aussi étendue que la leur et, cependant, nous érigeons des obstacles au progrès en nous opposant à l'entrée au Canada de colons actifs et énergiques qui feraient de notre pays une contrée où nous serions tous fiers de vivre. Renversons ces obstacles. Adoptons une politique qui nous amènera la meilleure classe et la plus intelligente des immigrants et je ne redoute pas l'avenir.

M. RINFRET (texte): Je ne voudrais dire que quelques mots au sujet de cette résolution, mais comme il est possible que nous allions jusqu'à un vote, je suis très désireux de qualifier l'attitude que je devrai alors prendre. Je dois d'abord féliciter le député de Sainte-Marie (M. Desiauriers) d'avoir soulevé ce débat, indépendamment de ce qu'il a pu dire et me permettra-t-on aussi de le féliciter de l'avoir soulevé dans la langue française, ce qui permet à quelques-uns des députés de la province de Québec de le suivre sur ce terrain. J'espère que le ministre qui est en charge du débat n'attribuera pas cela à un manque de courtoisie si je parle dans la même langue que le député de Saint-Marie, car les arguments du débat ont été présentés en anglais avec une telle profusion que sans doute il a pu se former une idée, sans avoir à entendre dans le détail ce que je veux dire moi-même. J'ajouterai d'ailleurs que le Gouvernement n'est qu'imparfaitement représenté pour assister à ce débat, car si c'est une question d'immigration qu'on a soulevée, c'est en même temps une question de travail, et une fois de plus nous avons la preuve de l'absurde position dans laquelle se trouve le présent Gouvernement qui a au Sénat quelques-uns des ministres qui sont à la tête des départements les plus importants, et notamment le département qui entre tous devrait être représenté dans la Chambre démocratique, dans la Chambre basse, dans la Chambre des élus du peuple, le ministère du Travail. Mais j'espère que de ce côté de la Chambre nous avons des voix assez robustes pour que ce que nous avons à dire puisse atteindre jusque dans le décor somptueux de la Chambre haute.

Je suis d'accord avec une bonne part de ce qu'a dit mon ami le député de Sainte-Marie, qui partage avec moi la distinction de représenter une des divisions de la métropole du Canada et qui se trouve être mon voisin de gauche dans la ville de Montréal. Je suis également d'accord avec une partie de ce qu'a dit mon voisin de droite, le député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), et c'est un curieux hasard que me trouvant situé géographiquement entre l'un et l'autre, je sois appelé à prendre dans cette Chambre une attitude qui ne soit ni tout à fait celle de l'un ni tout à fait celle de l'autre.

Le député de Sainte-Marie soutient que la situation du travail est telle qu'il faut suspendre toute immigration. Le député de Georges-Etienne-Cartier, lui, répond: Il est vrai que la situation du travail est assez difficile, mais cependant nous devons continuer d'ouvrir nos portes toutes grandes. Il me semble, monsieur l'Orateur, qu'il devrait être possible dans un traité d'architecture de trouver une construction ou un mode d'ouverture qui ne soit ni le grillage opaque et fermé de mon honorable ami de gauche, si je puis dire, ni non plus la porte toute grande ouverte du député de Georges-Etienne-Cartier.

Il est assez remarquable que le député de Sainte-Marie, tout en affectant de traiter la question de l'immigration dans son ensemble, s'est simplement contenté de présenter des arguments qui regardent le problème du chômage au point de vue ouvrier. Il ne lui est pas venu à l'idée que l'une des façons de faire cesser le problème du chômage dans les villes, c'est d'augmenter les populations dans les campagnes; car plus nous avons une population abondante dans les campagnes, plus les besoins se multiplient des produits manufacturés dans les villes. La société, en somme, est comme l'individu: Il faut la nourrir. Mais il y a des aliments qui lui conviennent et il y en a d'autres qui lui répugnent; et dans le moment présent s'il ne convient peut-être pas de donner à la population canadienne ce traitement de suralimentation que je soupçonne que mon honorable ami de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) veut lui donner, je ne crois pas que nous serions justifiés d'exposer la société canadienne à mourir de faim en la privant des aliments dont elle a besoin. Or, qui pourrait nier que nous avons besoin d'immigration au Canada

dans une certaine mésure? Le député de Sainte-Marie dit qu'il ne veut pas que l'on convie sur nos rives tous les immigrants sans distinction; mais il me semble qu'il tombe dans le danger opposé, qui est de les empêcher sans distinction de venir. Je crois véritablement que si la résolution est juste dans ses considérants, qu'il est vrai comme il l'a si bien démontré, et avec cette science et cette éloquence qui lui ont valu l'appui du comté le plus populeux du Dominion, qu'il est vrai que nous avons le chômage dans nos grandes villes et que cela constitue un problème difficile. Il ajoute que le Gouvernement se propose d'étudier cette question. Cela est vrai aussi, dans les termes précis où il le dit. Le Gouvernement, hélas, se propose toutes sortes de choses auxquelles il ne donne jamais suite. Il est vrai qu'un mouvement social existe en Europe et que, de ce côté, nous sommes exposés à avoir des immigrants non désirables. Tout cela, à mon point de vue, est complètement vrai; mais là où je suis forcé de me séparer de mon honorable ami de Sainte-Marie, sans pour cela épouser complètement les vues de mon honorable ami de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), c'est lorsqu'il demande que l'immigration soit complètement suspendue. De fait, nous savons que dans sa conclusion l'honorable député de Sainte-Marie a laissé entendre qu'il était disposé à amender, dans une certaine partie, le remède qu'il propose; et il a admis qu'il pouvait y avoir des immigrants qui sont désirables. Il est donc facile de voir que nous pouvons nous entendre. Nous devons alors nous résumer à demander au Gouvernement d'exercer sur l'immigration qui se présente à nos portes un contrôle raisonnable. C'est du reste ce qui se pratique chez nos voisins des Etats-Unis. Je ne veux pas retarder cette discussion. J'ai sous les yeux une très intéressante compilation du *Literary Digest* au sujet de l'immigration aux Etats-Unis dans laquelle on nous explique, par des extraits des différents journaux américains, comment on entend procéder là-bas. On ne veut pas aux Etats-Unis, qui pourtant est un pays fort populeux où il y a déjà 110,000,000 d'habitants, on ne veut pas cependant arrêter l'immigration, parce qu'on admet que, même dans ce pays très peuplé, on peut avoir quelque besoin de certains éléments européens ou d'autres sources. A plus forte raison au Canada, monsieur l'Orateur, où nous ne sommes que 8,000,000, où nous avons à faire face à des problèmes immenses, où nous avons par exemple le problème des chemins de fer de l'Etat dont la principale solution semble être dans la surpopulation du pays dans les années à venir, où nous avons aussi une lourde dette de guerre qui sera diminuée d'autant si notre population augmente. Si cette taxe est de tant par tête aujourd'hui, il est évident que lorsque la population sera de 16,000,000, elle sera diminuée de 50 p. 100. A moins que le Gouvernement ne persiste à augmenter cette dette par ses extravagances; mais malgré son grand désir de ne pas venir devant le peuple, nous savons bien que le plus qu'il puisse retarder ce moment, c'est de quinze ou seize mois.

Il nous faut aussi une politique d'exode des villes vers les campagnes; et je crois que le député de Sainte-Marie admettra avec moi que c'est en augmentant la population des campagnes qu'on apportera, je ne dis pas le remède, parce qu'il n'y a jamais un remède unique à un problème complexe, mais qu'on apportera un remède assuré au problème du chômage dans les villes.

Au sujet de l'immigration étrangère, je désirerais ajouter un mot. Je tiens maintenant à déclarer, dans cette Chambre, et en toute sincérité, qu'il y a dans les différents éléments européens des qualités dont nous pouvons absolument faire notre profit, et je voudrais parler en particulier de certains éléments qui sont entrés dans notre population canadienne et qui sont des plus intéressants. Je parle de l'immigration syrienne. Ceux qui connaissent bien Montréal, et en particulier les divisions de l'est de Montréal, savent que la population syrienne est une population essentiellement assimilable; ce sont des gens qui apprennent facilement notre langue—non seulement le français, mais aussi l'anglais; c'est une population laborieuse; ce n'est pas une population d'ouvriers, c'est une population de commerçants. Nous avons, à Montréal, rue Notre-Dame-Est et dans d'autres parties de la ville, non seulement dans la circonscription de Saint-Jacques, mais également dans d'autres circonscriptions, une population syrienne qui fait un commerce des plus fructeux et des plus avantageux, ce qui constitue une immigration éminemment désirable. Cependant, je sais, pour en avoir causé avec eux, que la plupart des Syriens qui sont entrés dans ce pays n'avaient pas en leur possession les $250 que le Gouvernement exige d'eux présentement.

Comme l'a fort bien dit, tout à l'heure, l'honorable député de Georges-Etienne-

Cartier (M. Jacobs), ce ne sont pas ceux qui sont riches, ce ne sont pas les gens qui sont bien chez eux qui émigrent, mais ce sont ceux qui ont besoin d'aller à l'étranger trouver des conditions qui leur font défaut dans leur propre pays. Je ne voudrais pas discuter dans tous ses détails cette restriction particulière que le Gouvernement impose à l'immigration; mais je voudrais simplement, d'une façon générale et pour rester dans le domaine que nous discutons cet après-midi, vous démontrer que cette question est très complexe et qu'il est très difficile de la régler par des dispositions d'un caractère spécial. C'est pourquoi, en esprit de bonne camaraderie et parce que je sais que mon honorable ami de Sainte-Marie (M. Deslauriers), est un des meilleurs libéraux que je connaisse, je lui proposais de développer la pensée qu'il a laissée percer dans les dernières phrases de son discours: il y admettait lui-même que s'il faut imposer une barrière solide à tous les immigrants qui pourraient être une cause de désagrégation sociale, ou encore ajouter à la surenchère sur le marché du travail, il faut cependant laisser une porte ouverte; il n'est peut-être pas nécessaire de la faire très grande, mais il faut laisser une porte à une certaine classe d'immigrants dont nous avons besoin dans nos campagnes. Et je tiens à dire que, pour ma part, autant je voterais volontiers pour une résolution dans ce sens, autant je serai profondément désolé de voter contre celle de l'honorable député de Sainte-Marie, si elle reste dans les termes absolus où elle est actuellement.

M. SUTHERLAND: J'ai suivi attentivement les remarques faites au sujet de cette résolution, et je regrette de constater que certains bornent leur point de vue à leur seule circonscription.

La proposition dit:

> Considérant que le chômage dans nos grandes villes constitue un problème sérieux . . . . la Chambre décide que toute immigration soit suspendue dans l'intérêt de l'ordre au Canada jusqu'à ce que le cours normal des affaires ait été rétabli.

On ne paraît tenir compte que des grandes villes; on oublie les autres parties du pays et l'intérêt général de la nation. D'après les remarques qui ont été faites, on imaginerait presque que le Canada et les autres nations de l'univers devraient être aujourd'hui dans leur état normal. Il serait vraiment extraordinaire, après le bouleversement universel qui a eu lieu, que chez beaucoup de peuples et même parmi le nôtre la situation ne fût pas troublée. Les conditions de l'état de guerre étaient totalement différentes des conditions actuelles et c'est ce qui explique jusqu'à un certain point le malaise que le proposeur de la résolution signale dans les grands centres industriels. Pendant la guerre nous avons souvent entendu parler d'exploiteurs et il y a une certaine classe de gens à qui on a souvent lancé cette épithète. Je doute qu'il y ait une seule classe de la société qui soit tout à fait innocente à ce sujet. Beaucoup de ceux qui sont maintenant sans occupation dans les grandes villes ont leur part de culpabilité. Il est vrai qu'il y a énormément de gens qui ont quitté la campagne pour la ville où, pendant la guerre, les salaires étaient plus élevés que jamais auparavant. Les gens se sont jetés dans la fabrication des munitions et du matériel de guerre et, maintenant que les hostilités ont cessé, ils se trouvent privés du travail qui les ont occupés pendant la guerre.

Je prétends que jamais le besoin de main-d'œuvre ne s'est fait plus sentir au Canada qu'à l'heure actuelle. C'est la seule chose sur laquelle nous puissions compter pour nous sortir de la situation difficile dans laquelle nous nous trouvons. Il se peut qu'il soit difficile pour quelques-uns de trouver un emploi dans leurs métiers habituels; mais s'ils chôment, c'est parce qu'ils ne veulent pas faire le travail qui est à faire et qui est nécessaire pour permettre de revenir aux conditions normales. Le proposeur de la résolution veut interdire toute immigration. Il y a certaines catégories d'immigrants que je ne voudrais voir entrer au pays à aucune condition. Mais il y en a d'autres qui désirent vivement venir au Canada et le Gouvernement devrait y prêter son attention. Si on attend d'absorber tous les éléments qu'on trouve dans les grandes ville aujourd'hui, alors on attendra longtemps et si longtemps même que les colons qui sont désireux aujourd'hui de venir s'établir ici seront partis ailleurs. Il y a aujourd'hui en Grande-Bretagne un nombre considérable d'hommes et de femmes qui désirent venir au Canada avec l'idée d'y fonder un foyer. Mais on dit: Si vous amenez ces gens ici, il faut qu'ils aillent dans les campagnes, et qui garantira cela après qu'on leur aura permis d'entrer?

Il y a quelques heures le comité des pensions entendit plusieurs témoins dont un représentait les tuberculeux en traitement à l'hôpital de Hamilton. Cette institution

fait construire pour les malades des habitations dans la banlieue et établit une sorte d'industrie comprenant différents métiers convenant aux vétérans. Des gens riches se sont intéressés à l'entreprise, car ils désirent vivement que le Gouvernement y prête son concours. Les organisateurs ont soigneusement examiné les genres de fabrication qui sont propres à assurer le succès de l'entreprise. C'est ainsi que le comité a entendu aujourd'hui le témoignage d'un jeune homme intelligent et apparemment bien renseigné qui a signalé les différentes industries auxquelles on peut employer les tuberculeux avec chance de profit et sans danger pour leur santé.

Mais il nous a fait aussi une déclaration assez significative, il nous a dit qu'en ce qui regarde l'agriculture ils ne voulaient rien faire car cela ne payait pas du tout. Je crains que beaucoup d'honorables députés différeraient d'avec moi si je partageais l'opinion de ce témoin. Néanmoins, il est très significatif aussi d'apprendre en parcourant les journaux que les denrées alimentaires essentielles au Canada sont importées de l'Amérique du Sud et de la Chine où la main-d'œuvre est meilleur marché. Ces denrées viennent faire concurrence aux produits canadiens et prennent la place d'articles que nous devrions obtenir dans le pays. Mais, monsieur l'Orateur, voyez cet immense territoire qui n'est occupé que par huit ou neuf millions d'habitants! Nous avons jeté les fondations d'immenses travaux publics destinés à aider l'établissement et le développement du Dominion. Nous avons construit des chemins de fer, creusé des canaux et nous construisons des navires pour transporter nos produits aux divers marchés du monde. Les bases d'un immense réseau de transport ont été bien posées et, aujourd'hui, nous attendons avec anxiété les populations qui doivent venir développer le pays, remplir les places qui sont à remplir et dont la venue est justifiée par l'immense territoire si peu peuplé de notre pays. Aujourd'hui, le système de transport du Canada est dans une situation précaire et je crois que cela cause plus de malaise et de chômage que toute autre chose. Je crois que si nous avions en Canada des taux de chemins de fer plus avantageux, nous n'y verrions pas cette stagnation des affaires qui existe actuellement. Qui est responsable de la situation de nos chemins de fer? Cette situation n'a pas surtout été causée par le fait que nous avons construit plus que nos besoins, mais plutôt parce que, dans beaucoup de parties du pays il y a des lignes parallèles, des lignes que l'on n'aurait pas dû construire. Les compagnies de chemins de fer se sont fait concurrence pour maintenir leur trafic, mais elles n'ont pas donné au pays ce service à prix réduits qui aurait dû résulter de la concurrence dans le véritable sens du terme. Nous voyons que, durant la guerre, les unions de chemins de fer du Canada qui étaient probablement mieux organisées que les autres, ont non seulement su se faire payer des salaires équivalents à ceux des ouvriers fabriquant des munitions ou autres articles nécessaires à la guerre, mais la rémunération de ces ouvriers a dépassé celle de toutes les autres branches du travail. Le résultat c'est qu'on pourrait croire aujourd'hui que les chemins de fer du Canada ont été construits pour le bien-être et l'avantage des employés plutôt que pour le bien-être et l'avantage du peuple tout entier.

Quant à ce qui regarde l'immigration, nous devons être prudents au sujet de la catégorie d'immigrants que nous acceptons. J'ai ici une coupure d'un journal publié en 1913, peu de temps avant la guerre, et l'article en question parle d'une nouvelle venue de Berlin et disant que le Pacifique-Canadien avait réussi à amener vingt mille immigrants au pays tous les mois, que ces immigrants étaient surtout des Autrichiens et des gens venus du sud de l'Europe. On peut, à cette époque, avoir suivi une méthode quelconque pour amener les immigrants en Canada, mais étant donné ce qui s'est passé depuis six ou sept ans nous devrions prendre soin de voir à ce que les immigrants que nous recevons soient en accord avec nos lois et nos institutions. D'un autre côté, si nous mettons ce que je pourrais appeler une amende de $250 qui peut empêcher l'entrée d'un immigrant désirable, nous allons causer le plus grand tort à notre propre peuple. Comme les orateurs qui m'ont précédé l'on fait remarquer, la main-d'œuvre n'a jamais été aussi rare dans les districts ruraux. Jamais on n'a eu autant de difficulté qu'en ce moment pour se procurer des ouvriers de ferme. Je crois que c'est l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie) qui a dit que les cultivateurs ne traitaient pas bien leurs employés et qui s'est prononcé en faveur de la journée de huit heures afin de vaincre les difficultés qui nous font face. Je répète, comme je l'ai dit à la Chambre, que nous avons besoin de main-d'œuvre et d'une main-d'œuvre qui ne se souciera pas de travailler une demi-heure de plus ou de moins que la journée fixe. Ce n'est pas la journée

de huit heures qu'il faut à beaucoup de métiers, mais un désir de donner l'équivalent du salaire reçu. Voilà ce qu'il faut pour faire renaître la confiance et remettre beaucoup d'industries en bonne voie. Mon honorable ami dit que les cultivateurs devraient adopter la journée de huit heures, mais nous devons aujourd'hui concurrencer avec la Hollande, le Danemark, l'Argentine et d'autres pays dont les produits se vendent actuellement en Canada, bien que leur qualité ne se compare nullement à celle des nôtres.

Nous n'allons certainement pas permettre à ces importations de qualité inférieure de prendre la place des denrées que nous devrions produire dans notre pays.

Je n'avais pas l'intention de parler sur cette résolution; je ne l'avais même pas lue avant de venir à la Chambre, cet après-midi, mais je tiens à mettre le Gouvernement sur ses gardes pour qu'il ne fasse pas trop attention aux demandes de quelques unions ouvrières au Canada. Ces unions demandent non seulement que les heures de travail soient diminuées, mais elles fixent même la quantité de travail qu'un homme sera autorisé à faire, et s'il dépasse le maximum, l'union à laquelle il appartient lui imposera une amende. Il ne paraît pas que c'est une question de donner la valeur pour l'argent reçu; c'est un effort en vue de limiter autant que possible le travail que chaque individu peut faire. Dans ces conditions, comment un pays peut-il s'attendre à prospérer? Si vous poussez un tel système jusqu'à sa conclusion logique, vous devez appliquer la même règle à toutes les autres classes de la société. La même mesure doit s'appliquer à tous, ce qui veut dire que le Gouvernement en arrivera à prendre à sa charge toute la population et pourvoira à ce qu'elle fasse la même somme de travail sans concurrence, ce qui, tout le monde l'admettra, est une impossibilité absolue. Je ne crois pas qu'il soit bon qu'un gouvernement essaye d'entreprendre quelque chose que le peuple doit faire et est capable de faire lui-même. Il y a assez de devoirs nécessaires qui relèvent d'un gouvernement sans lui chercher de nouvelles sphères d'activité. Mais je tiens encore à dire que le seul espoir pour notre pays réside dans la concurrence qui fait surgir le plus capable, parce que dès que vous supprimez la concurrence vous avez la stagnation. Et c'est précisément ce que cherche à accomplir le soi-disant parti du travail indépendant au Canada. Je comprends que je dis des choses qui ne seront pas très populaires dans de nombreuses régions du pays et il se peut même dans certaines parties de la circonscription que je représente, mais j'ai coutume de dire exactement ce que je pense sur des questions d'intérêt public depuis que je suis membre de la Chambre tout en reconnaissant qu'une telle franchise n'est pas toujours populaire dans certains milieux. Mais je suis tellement frappé de la gravité de la situation en présence de laquelle nous nous trouvons aujourd'hui que je suis heureux de saisir cette occasion pour faire connaître mes vues sur cette question. Vous devez faire disparaître les entraves qui sont imposées aujourd'hui au commerce; vous devez permettre l'exploitation naturelle et normale et vous devez faire en sorte que nos facilités de transport soient dans un état tel qu'on puisse s'en servir le plus possible pour le futur développement du Dominion. Si ces conditions existent, je suis persuadé que le génie de notre peuple surmontera toutes les difficultés qui nous entourent.

M. J. W. KENNEDY (Stormont-et-Glengarry): Monsieur l'Orateur, le seul motif qui me fait prendre part à ce débat, c'est que la question de l'immigration est étroitement liée à celle du travail. Je trouve qu'il est plutôt surprenant qu'un débat de ce genre puisse se produire, même à ce moment dans un pays comme le Canada, et je suis surpris que quelqu'un puisse soutenir qu'il faut interdire l'entrée chez nous d'immigrants convenables quand nos immenses étendues et nos nombreuses richesses naturelles n'attendent que la main-d'œuvre nécessaire pour les exploiter.

Nous avons beaucoup entendu parler, cet après-midi, de chômage, mais on n'a pas dit qu'il y avait du chômage dans nos campagnes. On a dit que le chômage était général dans tous les centres urbains et que la situation était sérieuse. D'après quelques-uns cette situation est due à ce que les ouvriers refusent de travailler pendant des heures raisonnables et pour un salaire raisonnable; certains autres sont portés à rejeter le blâme de cette situation sur les patrons; mais sur ce point particulier, je crois que la discussion n'a pas porté sur la cause réelle. Je prétends, monsieur l'Orateur, que la condition actuelle du travail qui est si sérieuse, est une triste conséquence de la politique fiscale que le Canada a si follement suivie depuis cinquante ans. On a adopté cette politique jusqu'à un certain point pour donner du travail. Nous avons entendu beaucoup d'arguments dans ce sens depuis quelques années et même au cours

de la session actuelle, car dans le discours prononcé par Son Excellence, il est fait mention que la présente administration continuait toujours la politique de protection pour donner de l'emploi aux ouvriers. Après avoir suivi cette politique pendant cinquante ans, il n'est pas étrange d'avoir aujourd'hui une situation aussi grave de chômage dans nos centres urbains. Assurément, les avocats de la protection ne soutiendront pas plus longtemps que la continuation de cette politique fournira du travail permanent aux ouvriers de ce pays.

La protection a encouragé l'industrie; cependant, les entreprises industrielles dépendent de tant de conditions étrangères à elles-mêmes, qu'à certains moments elles jouissent d'une ère de prospérité incroyable et exigent une main-d'œuvre abondante tandis qu'à d'autres moments, elles sont affectées par des circonstances défavorables et jettent des milliers d'ouvriers sur le pavé. C'est là un grave inconvénient pour l'ouvrier, car il ne lui est guère facile d'exercer un autre métier que celui qu'il a choisi. Voilà pourquoi je soutiens qu'il est très imprudent de continuer l'exécution d'un programme tendant à créer de grands centres industriels qui sont à la merci de circonstances absolument indépendantes de notre volonté. Je suis donc d'avis qu'au lieu de développer nos industries à outrance grâce au système protecteur, le Gouvernement devrait s'en tenir au programme d'encourager quelques-unes de nos principales industries telles que l'agriculture, qui est absolument indépendante de toutes les circonstances extérieures et qui fournirait du travail en permanence à des milliers d'ouvriers obligés de chômer.

On a beaucoup parlé, au cours du débat, du règlement qui admet sans difficulté les garçons de ferme et empêche les artisans de venir s'établir au Canada. Or, l'expérience du passé nous convainc que les garçons de ferme, après avoir passé quelques mois au service des cultivateurs, ont échoué en définitive dans les grandes villes où ils sont devenus des artisans. Voilà l'expérience que nous avons acquise par le passé et elle se répètera encore à l'avenir aussi longtemps que nous continuerons à suivre une politique qui rend les travaux agricoles fort peu rémunérateurs. L'honorable député (M. Sutherland), qui a pris la parole avant moi, a fait une observation pleine de bon sens lorsqu'il a dit que si vous éliminez la concurrence vous produirez la stagnation. Or voilà le résultat que produit infailliblement le régime de la protection; il tend à restreindre la concurrence et il produit inévitablement la stagnation.

Je tiens aussi à relever une couple d'assertions de l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie). Il a laissé entendre que la raison pour laquelle les cultivateurs éprouvent tant de difficulté à se procurer la main-d'œuvre nécessaire, c'est qu'ils ne traitent pas leurs ouvriers d'une façon convenable. Si je m'en souviens bien, il a même déclaré qu'on obligeait les garçons de ferme à rester dans la cour. Or l'honorable député a fait l'aveu qu'il n'est pas un agriculteur et qu'il n'est guère au fait de la situation agricole. C'est évident, car autrement il se serait bien gardé de faire une pareille assertion.

M. SMITH: Cette assertion n'est-elle pas partiellement exacte?

M. KENNEDY: Règle générale, le garçon de ferme est traité par le cultivateur comme s'il était de la famille. L'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie) a également affirmé qu'il préconise la journée de huit heures aussi bien sur la ferme qu'à l'usine. Je suis convaincu que la grande majorité des cultivateurs saluerait avec enthousiasme la venue de la journée de huit heures.

M. SMITH: En êtes-vous bien certain?

M. KENNEDY: Assurément. Cependant, je ferai observer à mon honorable ami que le jour où cette réforme serait inaugurée, la population des villes pourrait s'attendre à payer le beurre, le lard fumé et le bœuf, une piastre la livre, le fromage 50 à 60 cents, les œufs, une couple de piastres la douzaine, et ainsi de suite sur toute la ligne. Voilà quel serait le résultat inévitable de l'établissement de la journée de huit heures sur la ferme.

Je suis d'avis que l'adoption de la résolution aurait un effet désastreux, d'autant plus qu'elle tendrait à fermer l'entrée du pays à une immigration utile à l'heure qu'il est.

M. BALDWIN: Monsieur l'Orateur, la résolution en discussion est à mes yeux l'une des plus importantes qui soient venues sur le tapis depuis l'ouverture de cette session. Si nous jetons un coup d'œil sur ce vaste Dominion qui mesure 3,000 à 4,000 milles d'étendue et si nous comparons le chiffre de notre population au nombre de milles de voies ferrées sillonnant le pays, à nos vastes ressources agricoles, à nos grandes voies de transport par eau, à nos splendides ressources minérales et au-

tres, nous devons conclure sans hésiter que le seul moyen d'exploiter ces énormes ressources et de permettre à notre pays d'atteindre l'apogée de son développement, c'est d'augmenter le chiffre de notre population par la mise à exécution d'un sage programme d'immigration.

La superficie du Canada peut être comparée à celle des Etats-Unis. Or, voyons donc un peu quelle est la ligne de conduite que nos voisins du sud ont suivie par le passé. C'est uniquement au cours des dernières années que les Etats-Unis ont adopté des lois tendant à restreindre l'immigration. Les immigrants arrivent des quatre coins de l'univers dans ce vaste pays et, comme certains honorables députés l'ont fait observer ici tout à l'heure, peu importe que ces nouveaux-venus soient Norvégiens, Suédois, Allemands, ou Danois, ils ont été les agents d'immigration les plus actifs au service de la république américaine, sans compter qu'ils s'occupent de leurs concitoyens au fur et à mesure qu'ils arrivent aux Etats-Unis.

Nous devons donc être prêts à adopter des mesures progressives à cet égard, si nous voulons accentuer le développement de ce vaste Dominion. Voyons donc l'énorme réseau de voies ferrées que nous possédons, nos inépuisables ressources agricoles et minières ainsi que nos multiples chutes d'eau qui, si elles étaient aménagées, nous permettraient de nous procurer ici les approvisionnements de houille que nous sommes obligées d'importer de la Pennsylvanie, sans compter que nous garderions notre argent au pays. Nous avons donc besoin d'assistance et de main-d'œuvre pour exploiter pleinement toutes ces diverses ressources naturelles.

Je ferai observer en passant que les conditions climatériques sont telles en Canada qu'elle découragent l'immigration de ces peuplades nomades qui gagnent leur vie en exploitant les autres races. Nous n'avons pas besoin de cette catégorie de gens en Canada; nous tenons à avoir une meilleure classe d'immigrants que celle-là. Nous n'avons pas besoin de fainéants; nous en avons bien déjà assez au pays. Depuis plusieurs années, je suis intéressé dans certaines grandes entreprises et je suis en mesure d'affirmer que je n'ai jamais éprouvé de plus grandes difficultés qu'à l'heure actuelle pour obtenir la main-d'œuvre nécessaire.

On parle sans cesse des cultivateurs et de la nécessité de produire; mais la valeur des productions des champs a décru d'un bon tiers et, pour que le cultivateur avance, pour qu'il agrandisse ses labours, il faut le mettre à même d'obtenir des bras et de les obtenir à des prix qui répondent davantage à ceux des productions agricoles.

Nous savons que le travail crée toutes les choses que l'on emploi, que l'on mange, que l'on porte, et, pour que le pays marche comme il le devrait, il faut que notre population s'accroisse. Quand je vois des députés dont la vue ne dépasse pas les limites de leur circonscription, de leur voisinage immédiat, cela me consterne. Avec toutes ses industries, ses ressources agricoles, la grande province d'où je viens, perd la moitié de ceux qui sont nés dans ses limites, des gens à qui l'on persuade de se rendre dans les états de la Nouvelle-Angleterre, à cause de salaires élevés et de terres peu coûteuses.

Quelqu'un a fait mention du besoin de domestiques; or, il nous vient d'Angleterre nombre de personnes qu'absorbe le service civil du Canada et qui, autrement, s'emploieraient comme domestiques. Nous avons en ce pays, et je le déclare sans hésiter, trois employés civils au lieu d'un qu'il faudrait, et c'est ici que passent un bon nombre de nos domestiques. Il y a ensuite les compagnies de téléphone ou autres institutions qui chaque jour emploient les gens pendant quelques heures. Cela est ridicule. Je connais des chefs d'industrie qui travaillent quinze heures par jour. Ils ne sont pas nombreux, parce qu'il n'en faut pas beaucoup pour le progrès d'un pays, mais tous sont au dépourvu faute d'ouvriers. L'agriculture surtout éprouve de graves embarras et, pour les faire cesser, il faudra qu'elle puisse obtenir de l'aide à meilleur marché qu'aujourd'hui. Un autre empêchement est celui des 3,000 milles de frontière qui nous séparent d'un voisin riche et puissant, frontière trop facile à franchir par ceux qui cèdent aux incitations de ce pays. On y dessèche les marécages, on y arrose les terres arides, on arrache même à l'Atlantique des terrains de niveau inférieur à celui de la mer. Voilà ce que l'on y fait pour le développement de ce merveilleux pays où l'on invite les Canadiens à se rendre par les plus alléchantes promesses. M'est avis qu'il nous faudrait établir au Canada un régime propre à y laisser venir quiconque voudrait bien se conformer à ses lois et y travailler.

M. WILSON: La motion dont la Chambre est saisie est fort importante et, si elle passe, elle pourra donner lieu à de graves résultats, à des résultats peut-être inattendus. A cette question, monsieur l'Orateur,

se rattache celle de savoir si notre pays progressera ou s'il va s'immobiliser. Avant la guerre, l'immigration était pour ainsi dire le sang qui nous versait la vie et la prospérité. J'admets bien qu'il peut nous être bon de restreindre l'immigration à certaines catégories de personnes. Il est de fait que nous n'avons guère besoin de personnes de certaines catégories. Ce qu'il nous faut, ce sont des gens qui s'établissent sur nos riches terres arables et n'attendent qu'une occasion de produire toutes les choses nécessaires à la subsistance de l'homme.

Nous avons dans les trois provinces du Nord-Ouest près de 1,100,000 habitants établis sur environ 26,000,000 d'acres de terre. On estime à 52,000,000 d'acres la terre arable de ces provinces. Si cette terre était occupée dans la mesure que l'est celle déjà prise par des colons fort distants les uns des autres, les trois provinces doubleraient leur population. Il me semble que, pour résoudre quelques-uns des problèmes auxquels nous avons à faire face, seule y parviendrait une politique d'immigration propre à coloniser ces terres vacantes.

Il me semble en outre qu'avec notre système de subventionner les chemins de fer, nous avons mal débuté. Nous avons aidé les compagnies dans le paiement des intérêts sur leurs obligations, et elles n'ont pu rembourser le Trésor de ces sommes, parce que les chemins de fer ont été établis avant que le besoin s'en fit sentir. Chaque fois que les chemins de fer n'ont pu gagner leurs frais, faute de voyageurs ou de marchandises à transporter, ils s'adressaient au Gouvernement, et celui-ci leur venait en aide. C'a toujours été mon opinion qu'avec cette aide donné à l'agriculture au lieu des chemins de fer, l'Ouest aurait eu des bras qui lui manquent, et peut-être que nous n'aurions pas vu les compagnies tendre la main vers le Gouvernement pour qu'il les aidât à payer les intérêts de leurs obligations.

Je désire à cet égard vous citer en exemple quelque chose qui s'est produit il n'y a pas bien des années. En 1919 — cela est de l'histoire—ces messieurs se rappelleront que nous eûmes une saison très sèche dans l'Ouest. Bon nombre de cultivateurs, par suite du manque de récoltes, se virent forcés de se procurer des grains de semence, et ils n'avaient pas pour cela l'argent nécessaire. Le Gouvernement vint à leur secours, et leur procura des grains de semence qui coûtèrent environ 10 millions de dollars. Combien le pays en retira-t-il? Dans ce temps-là j'étais gérant d'un des élévateurs de l'Etat, et j'eus assez bonne connaissance de toute l'affaire, car il me passa dans les mains environ un million et demi de boisseaux de ces grains de semence. J'eus soin de voir dans quels districts ces grains allaient. Selon qu'il arriva, nous eûmes, en 1915, des récoltes extraordinairement abondantes; mais le grain qui avait été distribué par l'Etat, et acheté au coût d'environ 10 millions de dollars, redonna en richesse aux cultivateurs du Canada, qui après tout représentent le Canada en son entier, et d'après un état estimatif très raisonnable, environ $150,000,000. Mais il y a encore plus.

En supposant que tout ce grain ait été transporté par une route entièrement canadienne, de son point d'origine jusqu'à l'Atlantique, les compagnies de transport en retirèrent environ $35,000,000. Je cite cela comme exemple de ce que je viens de dire que nous nous y sommes pris de mauvaise façon avec les chemins de fer pour les aider à faire face aux déficits. La seule manière qu'il peut y avoir de résoudre le problème des chemins de fer est en activant la colonisation dans l'Ouest, en augmentant la production et par là même en augmentant le trafic et les revenus de nos chemins de fer.

Je crois que chacun admettra que l'agriculture a été dans le passé, est actuellement, et continuera à être durant bon nombre d'années la grande industrie du Canada. J'ai été quelque peu intéressé et amusé d'entendre l'honorable représentant de Stormont-et-Glengarry (M. Kennedy) attribuer au régime fiscal le manque de travail qui se fait sentir actuellement dans nos villes. C'est là un état de choses qui règne par tout l'univers, ainsi qu'on peut facilement se rendre compte par correspondance avec des pays étrangers, ou en conversant avec ceux qui y ont voyagé. Il n'y a pas aujourd'hui, par tout l'univers, un seul pays où les conditions, d'une manière générale, soient aussi bonnes qu'en Canada. Nous avons à faire face à divers problèmes; mais en entretenant un esprit de confiance en nous-mêmes et en notre habileté à faire face à ces obstacles et en triompher, nous en triompherons certainement. Je suis certain que cette résolution ne sera pas acceptée ni considérée très sérieusement par les membres de cette Chambre, car dans le cas contraire, ce serait un malheur.

L'honorable représentant de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) a parlé de certains obstacles auxquels les immigrants ont à faire face en ce pays. J'ai déjà eu une certaine expérience de cas semblables,

et les règlements me semblent être un peu trop rigoureux et quelque peu injustes.Les colons qui achètent leurs billets, quelquefois en route, et qui peuvent être arrêtés durant un mois ou deux pour des raisons de maladie et continuent ensuite leur voyage, se voient refuser l'entrée du Canada parce que leur voyage n'aura pas été continu. Certains cas se sont produits où une partie de la famille était déjà en Canada. Tout cela cause des misères et nous devrions en prendre bonne note.

Je le répète, je n'avais pas l'intention de discuter cette question, et je ne veux pas y consacrer plus de temps, car l'heure passe et je sais que le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) désire se réserver quelques instants pour nous donner des renseignements sur tout cela et peut-être aussi nous esquisser un programme à ce sujet. En terminant, je crois que cette disposition des $250 pour la classe d'immigrants dont nous avons besoin en ce pays met sérieusement obstacle à leur entrée en ce pays, et nous devrions examiner sérieusement s'il est bien à propos de mettre ainsi obstacle à l'entrée au pays de la classe d'immigrants dont nous avons le plus besoin et que nous sommes les plus désireux d'avoir.

Nous admettons tous que le grand besoin de ce pays est une plus forte population. Les gens sont portés actuellement à émigrer, et alors tandis qu'ils s'inclinent à cela, et considérant que nous avons besoin de plus de population, c'est le temps ou jamais maintenant d'agir et de saisir cette occasion de recruter le plus grand nombre possible de la classe d'immigrants que nous désirons avoir.

M. CANNON: Monsieur l'Orateur, je désire faire quelques observations sur la résolution en délibération. En premier lieu, je suis d'accord avec l'honorable représentant de Saskatoon (M. Wilson), quand il dit que cette résolution va probablement trop loin. Je n'aimerais pas voir arrêter complètement l'immigration en Canada, mais je serais en faveur d'une politique, dans les conditions actuelles, qui restreindrait l'immigration. Quand on considère ce problème, la première chose qui se présente à l'esprit est de savoir de quels pays peuvent actuellement nous venir des immigrants.

Pour des raisons qui sautent aux yeux, nous ne pouvons certainement pas attendre des immigrants venus de l'Afrique. Il ne peut pas, non plus, en venir de l'Asie. Dans le passé, nous nous sommes efforcés et nous nous efforçons encore non seulement de restreindre l'immigration des gens venant des pays asiatiques, mais de fermer complètement nos portes à ces immigrants. Par conséquent, nous ne pouvons attendre que des émigrés des Etats-Unis ou de l'Europe.

En ce qui concerne les émigrés américains, plus nous en aurons, le mieux ce sera pour le Canada. Quant à l'immigration de source européenne, je suis d'avis que nous devons être très prudents et très circonspects; en vérité, nous ne saurions l'être trop. Il ne peut pas venir au Canada un grand nombre d'émigrés de France, de Belgique ni d'aucun des pays alliés. Nous ne pouvons compter que sur des émigrés européens venant des empires du milieu ou de la Russie.

Or, cette immigration est-elle souhaitable? Devrions-nous ouvrir largement nos porte aux émigrants de Russie, d'Allemagne ou d'Autriche? Voilà une question d'une extrême importance, et je suis persuadé que la députation y pensera deux fois avant de prendre une décision finale.

M. JACOBS: M'est-il permis de faire observer que l'immigration au Canada des Autrichiens et des Allemands est absolument interdite?

M. CANNON: En dépit des lois et des règlements qui peuvent exister au sujet des émigrés autrichiens ou allemands, ceux-ci réussissent à éluder d'une façon ou d'une autre les lois établies dans leur patrie.

M. JACOBS: Les lois du Canada les empêchent de venir ici.

M. CANNON: Ils éludent la loi en Allemagne et en Autriche et ce n'est que la mise en vigueur de la loi canadienne qui les empêche de venir au Canada en aussi grand nombre qu'ils le désirent.

M. JACOBS: Aux termes de la loi canadienne, l'entrée au pays leur est interdite.

M. CANNON: Il existe des lois semblables tant en Allemagne qu'en Autriche, et je déclare que ces gens-là éludent les lois de leur patrie et viennent ici.

M. JACOBS: Cependant, ils ne peuvent pas débarquer au Canada.

M. CANNON: C'est précisément la question que je discute. Devons-nous leur permettre de débarquer au Canada en aussi grand nombre qu'ils le font? Les émigrés allemands qui sont venus au pays et qui s'y sont établis sont devenus d'excellents citoyens. Ainsi, ceux qui sont arrivés dans l'Ontario il y a plusieurs années sont maintenant de très bons sujets. En la personne

du représentant de Waterloo-Nord (M. Euler), nous avons un exemple frappant de l'excellent citoyen canadien que peut devenir un individu d'extraction allemande. Par conséquent, je ne dis pas qu'il faille fermer la porte à un immigrant uniquement parce qu'il est Autrichien, Allemand ou Russe; mais je déclare que plus le Gouvernement mettra de soin à examiner chaque cas particulier, le mieux ce sera pour le bonheur de notre patrie.

J'ai entendu dire, cet après-midi, qu'il est de l'intérêt du Canada que notre population s'accroisse. Des députés ont parlé de la situation des chemins de fer, disant que, pour combler les déficits en présence desquels nous nous trouvons actuellement, nous devrions avoir une population plus nombreuse qui augmenterait la clientèle de nos voies ferrées. Cela ne souffre aucun doute; mais il y a un intérêt supérieur à l'intérêt pécuniaire. La création d'un sentiment national au Canada a le pas sur lui. Tous les émigrés qui viennent au pays devraient être d'un type et d'une trempe qui permettraient à l'Etat d'espérer que, dans un délai raisonnable leurs enfants, sinon eux-mêmes, cesseront d'être des étrangers et deviendront de bons citoyens canadiens.

Avons-nous réussi jusqu'à présent à nous assimiler notre immigration. Je ne le pense pas. Il y a encore dans les provinces de l'Ouest, et même dans l'Ontario, des établissements que nous pouvons appeler étrangers. A cet égard, notre programme n'a pas été jusqu'à présent aussi parfait qu'il aurait pu l'être, surtout si nous tenons compte des résultats obtenus aux Etats-Unis dans cette sphère.

Un grand nombre d'immigrants ont envahi le pays voisin. Tous les ans depuis un siècle des mille et des centaines de mille émigrés y sont accourus, et dans la plupart des cas ils sont devenus de bons sujets américains et ils sont fiers aujourd'hui de se dire citoyens des Etats-Unis.

Que le ministre de l'Immigration et de la Colonisation veille à ce que les immigrants que l'on admet au Canada réunissent des qualités telles, que les nouveaux colons ne tardent pas à devenir des citoyens canadiens; que ce ne soient plus ni des Allemands, des Autrichiens, des Russes, ni d'autres étrangers, mais de véritables citoyens canadiens, jouissant des privilèges et des droits qui leur appartiennent à ce titre, et se rendant pleinement compte de la liberté que nos institutions leur confèrent.

Si les résultats de l'immigration n'ont pas été aussi satisfaisants qu'ils auraient pu l'être, la faute en est en très grande partie attribuable au Gouvernement actuel, et le principal ouvrier de cette politique n'est autre, je regrette d'avoir à le dire, que le ministre de l'Immigration et de la Colonisation. Comment peut-on compter que les étrangers venant au Canada vont faire de bons Canadiens, qu'ils adopteront nos usages, nos coutumes et nos institutions, quand on leur interdit, comme on a fait sous le régime actuel, l'exercice de leurs droits et privilèges de citoyens lorsque vient le temps des élections? Sans m'attarder à discuter la loi qui a régi la dernières élection générale de 1917, je me permettrai de faire cette observation au ministre de l'Immigration qui, lui, connaissait très bien les défauts de cette loi et sait quelles en ont été les fâcheuses conséquences: c'est qu'aussi longtemps qu'il fera partie du Gouvernement, je compte qu'il veillera à ce que l'on use de justice envers chacun des éléments—peu en importe la composition—qui forment notre population, et que si l'on use ainsi de justice envers ces divers éléments, nous serons à très bref délai en mesure de cultiver en ce pays un esprit véritablement national.

J'ai dit que le projet de résolution me paraît aller trop loin, mais que, d'autre part, le Gouvernement me semble avoir raison, vu l'état actuel des choses, de mettre une très forte entrave au courant de l'immigration. Cependant, il lui resterait encore autre chose à faire. Pour mettre de nouveaux territoires en valeur, pour assurer l'épanouissement de notre industrie et obtenir que l'exploitation de nos voies ferrées soit couronné de succès, il nous faut de la population. A l'heure actuelle, l'étranger seul contribue à l'accroissement de notre population. Qu'est-ce qui empêche le gouvernement canadien d'arrêter un programme propre à favoriser cet accroissement par le moyen de nos sources naturelles? Se rendant bien compte de leur devoir envers l'Etat, les habitants de la province de Québec ont beaucoup d'enfants. Ils n'ont que faire de l'immigration pour accroître la population de leur province; les Canadiens français se chargent eux-mêmes de ce soin; ils encouragent les familles nombreuses. Or, pourquoi le Gouvernement ne ferait-il pas entrer ce même principe dans son programme politique et ne s'emploierait-il pas à propager dans les différentes parties du pays l'état de choses qui s'accuse dans la province de Québec? Le jour où l'on verra dans les provinces anglaises des familles de quinze, vingt, vingt-cinq et même trente enfants, le problème que le mi-

nistre de l'Immigration est appelé à résoudre sera bien près de s'évanouir.

Cette observation fait sourire le ministre, mais, il peut m'en croire, c'est on ne peu plus sérieusement que je la fais, me bornant en cela à traduire ici le sentiment qu'un célèbre, homme d'Etat américain, Théodore Roosevelt, exprimait il y a quelques années en parlant des dangers du malthusianisme. Veillons donc à ce qu'au Canada la race ne s'éteigne pas faute d'enfants. Quand chaque citoyen se rendra parfaitement compte de ce que signifie la paternité et ne se contentera plus seulement de remplir ses seuls devoirs politiques envers l'Etat, on sera témoin d'un accroissement naturel de la population qui contribuera dans une large mesure à la solution du problème qui nous occupe cet après-midi.

J'ai parlé beaucoup plus longuement que je ne m'étais proposé de faire. Je ne saurais cependant reprendre ma place sans dire au Gouvernement que les députés de la gauche prêteront volontiers leur appui à toute politique tendant au développement convenable de notre pays, suivant les règles de la raison et de la prudence. En ouvrant toutes grandes les portes du pays aux immigrants, l'honorable M. Sifton, autrefois ministre de l'Intérieur, avait adopté une politique qui a abouti aux plus funestes résultats. Si, d'une part, nous réprouvons une telle politique, parce qu'elle pèche par manque de discernement, nous sommes, d'un autre côté, en faveur d'une immigration modérée, restreinte là où il faut, et qui doit l'être d'autant plus qu'à l'heure actuelle le monde est si profondément agité que nous ferions bien de suivre l'exemple des Etats-Unis, de procéder avec lenteur et modération, songeant moins à la quantité qu'à la qualité des immigrants auxquels nous ouvrirons les portes du pays.

M. McDONALD: Je n'avais pas l'intention de parler sur le projet de résolution, mais il a provoqué un débat si animé qu'il me paraît convenable que, en ma qualité de seul véritable représentant de l'élément ouvrier à la Chambre, j'élève la voix sur ce sujet. Je dirai tout d'abord que je ne puis approuver, tel qu'il est conçu, le projet de résolution déposé par mon honorable ami de Sainte-Marie (M. Deslauriers). Je pourrais jusqu'à certain point accorder mon appui à une résolution semblable, si elle renfermait ce que j'appellerai un classement. A ce que l'on rapporte, l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) aurait dit que c'est sur les premiers six pouces du sol canadien que devra être prélevé le paiement de la dette énorme qui écrase la population de ce pays et que les générations à venir devront acquitter, de la dette qui, si l'on s'en rapporte à l'histoire, pourrait bien peser sur la nation pendant des siècles. Je demanderai aux honorables membres, cultivateurs et autres, s'ils ont jamais appris que 6 pouces, ou 6 pieds ou 600 pieds de sol canadien ou autre aient jamais rien produit sans travail et sans habileté.

Cette résolution a émis certaines opinions que le ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) ainsi que celui de l'Immigration feraient bien de considérer. Je suis en faveur de l'immigration dans certaines conditions. Il nous faut une plus nombreuse population, afin de répartir sur plus de têtes l'énorme dette supportée aujourd'hui par moins de dix millions d'habitants. J'appuierais une politique d'immigration qui serait mieux administrée que dans le passé. Nous devons nous efforcer d'avoir de bons citoyens, des gens qui se livreraient aux travaux du sol afin de faire fructifier les millions d'acres de terre qui attendent les bras du colon, au lieu de laisser l'immigration entre les mains des compagnies de transports qui récoltent par là de larges bénéfices.

Quelques membres ont dit qu'il y a une foule d'oisifs en Canada. Nous sommes témoins du triste spectacle de cinq cent mille hommes sans travail qui, avec leurs familles, forment un total d'un million et demi d'habitants sur une population d'une dizaine de millions au plus. Voilà un triste spectacle dans ce vaillant pays dont nous sommes tous si fiers. Est-ce volontairement que ces gens sont à rien faire? Certains députés les accusent de paresse. Eh! bien, sont-ce des paresseux qui ont été mis à la porte des usines de Hamilton, la semaine dernière, comme l'a dit mon honorable ami de New-Westminster (M. McQuarrie)? Etaient-ce des paresseux pour avoir travaillé jusqu'à ce moment-là? Nullement, et celui qui porte cette accusation le fait dans un but qui ne touche pas du tout à la résolution.

Il est du devoir des cultivateurs de réfléchir sérieusement à cette situation. Il y a près de 500,000 sans-travail en Canada et, dans tous les centres, on fait queue à la porte des bureaux de bienfaisance. La situation du pays est incertaine et le Gouvernement, si mes renseignements sont exacts, est prié de contribuer à la subsistance des ouvriers sans-travail à Toronto, à Winnipeg, à Vancouver et à Montréal. Il n'est donc pas juste pour les cultivateurs

d'injurier les ouvriers qui sont sans emploi non par leur faute, mais qui, au contraire, sont des plus impatients d'avoir de l'ouvrage. Ils ont été jetés sur le pavé après que les usines qui les employaient ont retiré de grands profits de leur travail.

Je n'abuserai pas des moments de la Chambre. Mais, il est un membre auquel je désire répondre, et c'est à mon excellent ami écossais d'Oxford-Sud (M. Sutherland). Il dit qu'il nous faut des hommes prêts à sacrifier une heure si c'est nécessaire. Je suis d'accord avec lui à ce sujet, et j'irai plus loin en disant que je suis un des ouvriers qui aiment qu'un homme fasse une bonne journée de travail pour une bonne piastre. Mais, d'un autre côté, que les cultivateurs appliquent ce principe à eux-mêmes également et qu'ils ne regardent pas à leur dernier sou.

Dans une certaine mesure, j'ai grandi sur la terre, et j'ai une certaine connaissance de l'agriculture. Je ne connais pas encore de cultivateur qui donnera 2,240 livres de foin au lieu d'une tonne, et je le sais par expérience. Que la Chambre me permette de lui dire, monsieur l'Orateur, que les ouvriers sont humains, comme nous tous, et quelque peu politiciens. Nul doute qu'ils sont entraînés par l'attraction des centres. Dans les villes, ils peuvent avoir du travail toute l'année, s'ils le désirent, mais il n'en est pas de même à la campagne, du moins pas dans l'Ouest. J'y ai travaillé moi-même. J'avais de l'emploi trois mois par année, et ensuite les cultivateurs me donnaient à entendre que je pouvais m'adresser ailleurs.

Il faut faire quelque chose pour l'ouvrier; il ne peut pas jeûner durant neuf mois en attendant les trois autres que lui offre l'Ouest. Naturellement, il peut vivre dans l'Ontario, mais aura-t-il vraisemblablement du travail toute l'année sur une terre de cent acres? Les ouvriers, en moyenne, n'ont pas de travail toute l'année, et qu'en ferez-vous lorsqu'ils seront oisifs? Nous voulons l'adoption d'une politique raisonnable sous ce rapport, et ce sera malheureux si la situation ouvrière n'est pas considérée plus sérieusement que par les politiciens.

Cela me ramène à ce que je disais il y a un instant, à savoir qu'il en est de l'ouvrier comme de l'homme politique à la Chambre: il se laisse glisser dans une ornière et n'aime pas qu'on l'en tire; il faut l'en faire sortir de force tout comme il faut parfois user de moyens violents pour chasser maints politiciens de la scène fédérale. Je crois que si les efforts que le chef de l'opposition a tentés ici au cours des quatre ou cinq dernières semaines avaient été couronnés de succès, les classes ouvrières du Canada auraient démontré de façon non équivoque qu'un grand nombre de ceux qui siègent ici en ce moment ne devraient jamais remettre les pieds à la Chambre.

Je n'en dirai pas plus long, voulant tout simplement faire savoir que je considère comme autant d'insultes à l'adresse des classes ouvrières certaines des allégations que l'on a formulées ici. Je m'étonne que des hommes dont les fils gagnent peut-être leur vie dans les conditions si désagréables et si pénibles qui sont le partage de l'ouvrier — je m'étonne, dis-je, que ces hommes aient pu prêter une oreille impassible aux calomnies que le représentant de Huntingdon (M. Robb) s'est plu cet après-midi à déverser sur les classes ouvrières.

M. HOCKEN: J'ai pris un extrême plaisir à entendre l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) insister sur le besoin de créer un véritable esprit canadien au sein de notre population. Comme lui je considère que l'on a, par le passé, laissé pénétrer au Canada un bien trop grand nombre de personnes qui sont venues s'emparer de nos terres et participer aux multiples avantages qu'offre notre pays, sans pour cela manifester un très réel désir d'assimilation, d'où il suit qu'en maints endroits du Canada les idées étrangères, les idées de l'Europe centrale sont celles de la majorité des gens. On les a laissés s'établir de telle sorte qu'il est aujourd'hui excessivement difficile de les amener au degré d'assimilation nécessaire pour en faire de bons citoyens canadiens. Groupés çà et là dans l'immensité des prairies, ces gens échappent à l'ambiance qui contribuerait sensiblement à leur inspirer les idéals canadiens. Vivant séparés des autres groupes et ne sortant pas du cercle de leurs congénères, ils n'ont aucun désir de s'assimiler au reste de la population canadienne et vont même jusqu'à opposer de la résistance chaque fois que l'on tente de les amener à le faire. Cet état de choses est déjà beaucoup trop accentué dans les provinces de l'Ouest, et c'est vraiment déplorable; car le Parlement devra, tôt ou tard arrêter des mesures propres à faire de ces hommes des citoyens canadiens, des sujets capables d'apprécier les institutions britanniques et désireux de s'y assujétir.

Notre pays est capable de faire vivre aussi confortablement que chacun de nous une population de cent à cent cinquante millions d'habitants. Notre territoire vaut mieux que celui de la république voisine et notre climat est de nature à produire

des hommes du meilleur type. Au Canada, la situation est entièrement différente de celle qui prévaut aux Etats-Unis où, au sud de la frontière canadienne, il y a vraisemblablement de trente à quarante millions de personnes qui ne sont pas réellement obligées de travailler et qui n'accomplissent pas de travail dans le sens que l'on prête à ce mot au nord du 49e parallèle. C'est là le plus grave inconvénient auquel se heurtent nos voisins du sud; pour eux il constitue un problème qui me paraît à peu près insoluble, problème attribuable au climat de cette région tropicale. Nous vivons dans un autre pays et sous un climat différent. Dès que l'on a passé la 49e parallèle, il faut que l'on travaille ou que quelqu'un travaille pour nous, sinon c'est la mort par la faim ou par le froid. Voilà pourquoi je considère que le climat canadien constitue le plus précieux article de notre actif national.

On peut tirer une production énorme de nos vastes territoires de l'Ouest; là, les gens peuvent vivre dans les meilleures conditions, et pour quiconque désire que ces régions soient mises en valeur de façon convenable, c'est se mettre inutilement martel en tête que de chercher à n'y amener que des laborieux. Placez-y un homme assez peu actif, il ne tardera pas à se transformer en infatigable travailleur; il y sera amené par la force des choses, car le climat lui donnera un regain de vigueur physique et morale.

A mon avis, notre politique en matière d'immigration devrait avoir pour objet d'induire tous ceux qui comprennent les institutions britanniques à venir s'établir au Canada, et plus particulièrement ceux qui sont aptes et qui consentent à cultiver le sol. La province d'Ontario renferme cinquante ou soixante millions d'acres de terre qui ne le cède à aucune autre en ce pays; et cependant cette vaste région ne compte pour ainsi dire pas d'habitants. Cette partie septentrionale de la province offre un vaste champ à l'immigration; les colons peuvent aller s'y établir sur des terres qu'on leur cède à titre à peu près gratuit — si je ne me trompe, on ne les leur fait payer qu'un dollar l'acre — et au bout de quelques années d'un travail constant et peut-être pénible, chacun d'eux se trouve avoir la pleine propriété d'un bien qui le met, lui et les siens, à l'abri du besoin. La colonisation de la province d'Ontario n'a jamais fait partie du programme du gouvernement fédéral.

Je ne me plains pas de cela particulièrement, mais je crois qu'il y a dans les Iles Britanniques, un grand nombre de gens qui se trouveraient plus confortablement installés dans une région boisée telle que la région septentrionale d'Ontario, qu'ils ne le seraient dans les prairies de l'Ouest. Je crois encore qu'il y a, dans ces îles, un très grand nombre d'hommes, ayant assez de moyens pour nous justifier de les attirer au Canada où ils achèteraient des terres, oui, mais des terres améliorées et propres à la culture. Je suis certain qu'ils trouveraient, ici, des avantages supérieurs à ceux qui s'offrent présentement à eux dans leur patrie. J'estime donc, monsieur l'Orateur, que la politique du Gouvernement à l'égard de l'immigration devrait être de s'en tenir étroitement à la loi qui exclut — durant environ dix ans, je crois, sauf sous des restrictions très sévères — les immigrants de l'Europe centrale, et d'entreprendre une campagne active en Grande-Bretagne et en Irlande, pour amener au Canada des gens qui comprennent nos institutions, et pour augmenter le nombre des habitants du Dominion qui aideront à assimiler l'élément étranger. Ils contribueront ainsi grandement à nous aider à canadienniser les nouveaux venus dont quelques membres qui habitent le pays depuis dix ou quinze ans, ne se rendent pas compte encore du fonctionnement de nos institutions et y sont réfractaires.

J'ai aussi beaucoup de sympathie pour l'honorable député de Témiskaming (M. McDonald). Comme lui, je suis un homme de peine, et je l'ai été toute ma vie. Je ne crois pas que l'honorable député ait travaillé aussi fort que moi, loin de là, et ce dont je suis certain, c'est qu'il n'a pas travaillé depuis aussi longtemps. J'ai donc toujours sympathisé avec le travailleur manuel. Mais celui-ci peut difficilement espérer recevoir de l'emploi dans des industries qui sont insolvables. Il ne peut non plus s'attendre que son patron s'endette de plus en plus dans le seul but de lui fournir de l'emploi. A mon avis, c'est la principale raison qui explique pourquoi le chômage a été aussi général, au Canada, au cours des derniers mois. Ainsi, par exemple, nous avions, à Toronto, une industrie considérable exploitée par la compagnie Dominion Shipbuilding. Cette compagnie avait des entreprises considérables dont elle s'était chargée à ce qu'elle considérait être des prix avantageux, mais elle devint insolvable, et la raison qu'elle a alléguée pour excuser sa déconfiture n'était pas seulement la hausse des salaires, mais encore l'impossibilité où elle s'était trouvée de se procurer les ouvriers capables de fournir une bonne journée de travail. Je ne suis

pas engagé dans l'industrie de la construction maritime, mais c'est la déclaration du liquidateur de la compagnie. Je tiens d'autres sources, monsieur l'Orateur, et de personnes dignes de foi que, dans certains métiers, les ouvriers depuis deux ans, et surtout l'année dernière, ont refusé de donner à leurs patrons toute la pleine mesure du travail dont ils étaient capables. Il faut porter remède à cet état de choses et le seul espoir d'une réforme se trouve dans cette crise que nous traversons actuellement. Je sais que la grande majorité des ouvriers désire donner une journée raisonnable de travail et que c'est là ce qu'elle fait, mais au cours de l'année dernière une très grande proportion d'ouvriers n'a montré aucune disposition à fournir un travail correspondant au salaire gagné. Aucun patron ne se plaindra au sujet des gages, s'il obtient l'équivalent en travail, et c'est exactement où les travaillistes ont fait fausse route. Je pourrais citer à mon honorable ami des faits qui se sont produits dans la ville même que j'habite, où des ouvriers ont exécuté deux fois la somme d'ouvrage au dehors dans le cours de l'hiver, qu'ils n'en avaient exécuté l'été dernier. Il n'y a qu'une conclusion à tirer, c'est qu'ils n'avaient pas donné une journée suffisante de travail durant l'été. Cette idée de ne fournir qu'un minimum de travail était celle de toutes les unions ouvrières, mais c'était au détriment des ouvriers eux-mêmes, puisqu'ils perdaient leurs capacités personnelles, qu'ils devenaient moins compétents et que leur valeur morale et spirituelle en était diminuée. J'espère que les épreuves par lesquelles nous sommes passés, au cours de ces derniers mois, auront eu l'effet de bannir cette fausse conception. Je ne désire aucunement voir diminuer les salaires et je n'ai pas d'appréhension à ce sujet, si nos ouvriers veulent y mettre du leur et fournir d'honnêtes et suffisantes journées de travail à leurs employeurs.

L'hon. J. A. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Monsieur l'Orateur, cette question est très importante. J'ai écouté attentivement les honorables députés qui ont exprimé leurs avis au cours du débat de cet après-midi, et j'avais espéré discuter un grand nombre des points qu'on a soulevés. Mon conseil serait, si l'honorable député qui a soumis cette résolution y consentait, que la résolution elle-même fût retirée. Nous avons eu un long débat et le terrain a été parfaitement déblayé et je me propose au cours de la semaine prochaine, si l'on réussit à arranger les choses relativement au budget du département de l'Immigration, de faire à la Chambre une déclaration qui non seulement embrassera les points soulevés cet après-midi, mais qui, en outre, touchera à toutes les autres questions.

La discussion du sujet pourra être reprise, les honorables députés qui le désireraient pourront alors se faire entendre. De sorte que si l'honorable député consent à retirer sa motion, je puis l'assurer qu'il aura très prochainement l'occasion de voir le sujet de cette motion discuté de nouveau.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre est-elle d'avis de permettre à l'honorable député de Sainte-Marie de retirer sa motion?

(Assentiment.)

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La motion est retirée.

(A six heures, la séance est levée, conformément au règlement.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur.

Jeudi, 31 mars 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT DE DOCUMENT

Par M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le deuxième rapport du comité spécial permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

L'ARRANGEMENT FRANCO-CANADIEN

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie) propose:

"Que quatre cents exemplaires anglais et deux cents exemplaires français de l'arrangement commercial entre la France et le Canada soient imprimés sans délai et que l'application de la règle 74 soit suspendue à cet effet."

L'hon. M. MURPHY: Puis-je faire observer qu'on aura probablement besoin d'un plus grand nombre d'exemplaires français que d'anglais.

Le très hon. M. FOSTER: Je ne le pense pas.

L'hon. M. MURPHY: On devrait au moins en faire imprimer la même quantité.

Le très hon. M. FOSTER: Je ne pense pas qu'on ait besoin d'autant d'exemplaires

français. Les exemplaires anglais seront demandés par les négociants et les maisons de commerce.

L'hon. M. MURPHY: Les maisons de commerce françaises s'y intéressent tout autant.

Le très hon. M. FOSTER: Je n'ai pas d'objection à ce qu'on imprime 400 exemplaires français.

M. l'ORATEUR: La proposition prévoit maintenant l'impression de 400 exemplaires dans chacune des deux langues. La motion, ainsi modifiée, est-elle adoptée?

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

QUESTIONS

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

LA PECHE AU SAUMON DANS LA PROVINCE DE QUEBEC

L'hon. M. MARCIL demande:

1. Des permis de pêche au saumon dans les eaux salées de la province de Québec seront-ils, cette année, accordés par le ministère de la Marine et des Pêcheries, et dans l'affirmative, quand?
2. Quel système se propose-t-on de suivre?
3. Les porteurs actuels de permis de la province auront-ils la préférence?
4. Faudra-t-il faire des demandes?
5. Dans l'affirmative, à qui, et quand?
6. Donnera-t-on bon avis aux porteurs de permis et au public à cet effet, et fournira-t-on des formules de demande
7. Quels sont les fonctionnaires des pêcheries pour le comté de Bonaventure??

L'hon M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui, après le 1er avril prochain.
2. Des permis seront accordés conformément aux règlements de pêche et en égard à la protection convenable des pêcheries.
3. Toutes les demandes de permis seront prises en considération selon leur mérite.
4. Oui.
5. A un garde-pêche local ou au ministère de la Marine et des Pêcheries.
6. Des avis ont été déjà donnés par la voie de la presse. Il n'y a pas de formule de demande spéciale.
7. Il n'y en a pas dans le moment.

ABOLITION DE LA COMMISSION DU SERVICE CIVIL

M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une résolution du Progressive Club de Montréal, demandant l'abolition de la commission du service civil?
2. Dans l'affirmative, quelle est l'intention du Gouvernement à ce sujet?

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

VAPEUR *CANADIAN RECRUIT*

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. A-t-on renfloué et remis en état le vapeur *Recruit*, de la marine marchande de l'Etat, qui était échoué à la pointe aux Vaches, dans le Saint-Laurent?
2. Dans l'affirmative, combien a-t-on dépensé en réparations?
3. Où ces réparations ont-elle été faites, et a-t-on demandé des soumissions publiques par voie d'annonces?
4. A-t-on touché l'assurance?
5. Quelle était l'assurance, et combien a-t-on touché?
6. Combien ce bateau avait-il gagné en 1920, après déduction de tous les frais
7. Où est-il maintenant?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2, 3, 4, 5, 6 et 7. Les renseignements demandés rentrent dans la catégorie des détails confiés à la commission des chemins de fer nationaux et le Gouvernement ne les a pas. La question de savoir si des renseignements de cette nature sont d'intérêt public et si nous devrions les donner en réponse à des questions ou des motions sera étudiée par un comité spécial du Parlement.

MARINE MARCHANDE DE L'ETAT

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Quel est le coût initial du vapeur *Canadian-Voyageur*, et quand a-t-il été mis en service pour la première fois?
2. Combien a-t-on dépensé en réparations pour ce vapeur, depuis sa construction au 31 décembre 1920?
3. Quels ont été les gains bruts de ce vapeur dans l'année solaire 1920?
4. Quelle a été la somme brute de toutes dépenses relevant de l'exploitation de ce navire, dans l'année solaire 1920?
5. Quelle a été la somme nette des recettes de ce bateau, depuis sa mise en service au 31 décembre 1920, après déduction de toutes dépenses quelconques?
6. Quelles ont été les recettes nettes de ce navire dans l'année civile 1920, déduction faite de toutes dépenses?
7. Combien de charbon (tonnes) ce navire a-t-il consumé dans l'année civile 1920, et quel a été le coût moyen de ce charbon?

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Quel a été le coût initial des vapeur *Canadian Gunner, Canadian Farmer, Canadian Victor, Canadian Signaller* et *Canadian Miller*, et quand chacun d'eux a-t-il été mis en service?
2. Combien a-t-on dépensé en réparations pour chacun de ces navires depuis leur construction jusqu'au 31 décembre 1920?
3. Quels ont été les gains bruts de chacun d'eux dans l'année solaire 1920?

4. Quelles ont été les dépenses brutes de toute nature afférant à l'exploitation de chacun de ces navires dans l'année civile 1920?

5. Quelles ont été les recettes nettes de chacun de ces navires, de la mise en service au 31 décembre 1920, déduction faite de toutes dépenses?

6. Quelles ont été les recettes nettes de chacun de ces navires, dans l'année civile 1920, déduction faite de toutes dépenses?

7. Combien de tonnes de houille chacun de ces navires a-t-il consumées dans l'année civile 1920, et quel prix moyen a-t-on payé pour cette houille?

M. DUFF demande:

1. Combien a coûté originairement chacun des vapeurs *Canadian Conqueror, Canadian Commander et Canadian Planter,* et quand chacun a-t-il été mis en service?

2. Combien a-t-on dépensé en réparations pour chacun d'eux, de leur construction au 31 décembre 1920?

3. Quels ont été les gains bruts de chacun dans l'année solaire 1920?

4. Quelles ont été les dépenses brutes de toute nature afférant à l'exploitation de chacun dans l'année civile 1920?

5. Quelles ont été les recettes de chacun, de la mise en service au 31 décembre 1920, déduction faite de toutes dépenses?

6. Quelles ont été les recettes nettes de chacun, dans l'année 1920, déduction faite de toutes dépenses?

7. Combien de tonnes de houille chacun a-t-il consumées dans l'année 1920, et quel prix moyen a-t-on payé pour cette houille?

M. CHISHOLM demande:

1. Combien a coûté à l'origine chacun des vapeurs *Canadian Spinner, Canadian Leader,* et *Canadian Navigator,* et quand chacun d'eux a-t-il été mis en service?

2. Combien a-t-on dépensé en réparations pour chacun d'eux, de leur construction au 31 décembre 1920?

3. Quels ont été les gains bruts de chacun dans l'année civile 1920?

4. Quelles ont été les dépenses brutes de toute nature afférant à l'exploitation de chacun dans l'année civile 1920?

5. Quelles ont été les recettes de chacun, de la mise en service au 31 décembre 1920, déduction faite de toutes dépenses?

6. Quelles ont été les recettes nettes de chacun, dans l'année 1920, déduction faite de toutes dépenses.

7. combien de tonnes de houille chacun a-t-il consumées dans l'année 1920, et quel prix moyen a-t-on payé pour cette houille?

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Combien à l'origine a coûté le vapeur *Canadian Otter,* et quand a-t-il été mis en service?

2. Combien a-t-on dépensé en réparations pour ce navire depuis sa construction jusqu'au 31 décembre 1920?

3. Quelles ont été les recettes brutes de ce vapeur dans l'année civile 1920?

4. Quelles ont été les dépenses brutes totales de toute nature pour le service de ce vapeur dans l'année civile 1920?

5. Quelles ont été les recettes nettes de ce vapeur depuis sa mise en service jusqu'au 31 décembre, après déduction de toutes les dépenses?

[M. Sinclair (Guysborough).]

6. Quelles ont été les recettes nettes de ce vapeur dans l'année 1920, déduction faite de toutes dépenses?

7. Combien de tonnes de houille ce vapeur a-t-il consumées dans l'année 1920, et quel prix moyen en a-t-on payé?

M. PACAUD demande:

1. Combien, à l'origine, ont coûté les vapeurs *Canadian Ranger* et *Canadian Seigneur,* et quand ont-ils été mis en service?

2. Combien a-t-on dépensé en réparations pour ces navires depuis leur construction jusqu'au 31 décembre 1920?

3. Quelles ont été les recettes brutes de chacun de ces vapeurs dans l'année civile 1920?

4. Quelles ont été les dépenses brutes totales de toute nature pour le service de chacun de ces vapeurs dans l'année 1920?

5. Quelles ont été les recettes nettes de chacun de ces vapeurs depuis leur mise en service jusqu'au 31 décembre 1920, déduction faite de toutes dépenses?

6. Quelles ont été les recettes nettes de chacun de ces vapeurs dans l'année 1920, déduction faite de toutes dépenses?

7. Combien de tonnes de houille chacun de ces vapeurs a-t-il consumées dans l'année 1920, et quel prix moyen en a-t-on payé?

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Combien, à l'origine, ont coûté les vapeurs *Canadian Squatter* et *Canadian Pioneer,* et quand ont-ils été mis en service?

2. Combien a-t-on dépensé en réparations pour ces navires depuis leur construction jusqu'au 31 décembre 1920?

3. Quelles ont été les recettes brutes de chacun de ces vapeurs dans l'année civile 1920?

4. Quelles ont été les dépenses brutes totales de toute nature pour le service de chacun de ces vapeurs dans l'année 1920?

5. Quelles ont été les recettes nettes de chacun de ces vapeurs depuis leur mise en service jusqu'au 31 décembre 1920, déduction faite de toutes dépenses?

6. Quelles ont été les recettes nettes de chacun de ces vapeurs dans l'année 1920, déduction faite de toutes dépenses?

7. Combien de tonnes de houille chacun de ces vapeurs a-t-il consumées dans l'année 1920, et quel prix moyen en a-t-on payé?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Voici les réponses aux questions précédentes.

1. Nom du navire—Coût initial au moment de la mise en service: *Voyageur,* $947,025.00, 22 février 1919; *Gunner,* $815,541.25, 6 novembre 1919; *Farmer,* $713,520.00, 28 avril 1920; *Victor,* $1,433,-610.00, 25 août 1920; *Signaller,* $814,926.-25, 30 août 1919; *Miller,* $1,577,320.00, 24 septembre 1919; *Conqueror,* $1,429,190.00, 30 septembre 1920; *Commander,* inachevé; *Planter,* $1,579,075.00, 7 mai 1920; *Spinner,* $1,577,884.00, 6 décembre 1919; *Leader,* inachevé; *Navigator,* $984,915.00, 22 novembre 1919; *Otter,* pas de chiffres définitifs, 18 août 1920; *Ranger,* $1,575,816.00, 23 mai 1919; *Seigneur,* $1,577,508.00, 14 août 1919; *Squatter,* pas de chiffres défini-

tifs, 12 novembre 1920; *Pioneer*, $1,513,-440.00, 9 mai 1919.

2, 3, 4, 5, 6, 7. Les renseignements demandés ont trait aux détails d'exploitation sous le régime de la commission administrative des chemnis de fer nationaux canadiens, de sorte qu'ils ne sont pas en la possession du Gouvernement. La question de savoir s'il est d'intérêt public de nous procurer des renseignements de cette nature, afin de les communiquer au Parlement chaque fois que les députés l'exigeront par voie de motion ou de question, sera examinée par un comité spécial parlementaire.

LES GARANTIES DES BILLETS DU DOMINION

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Au sujet de la réponse relative à la circulation des billets du Dominion, donnée à la page 1048 des Débats non-revisés, quelles sont les garanties autorisées qu'on indique comme formant la base de l'émission de $137,115,075.00 de billets du Dominion?

L'hon. M. DRAYTON: Les obligations du Dominion et les billets du Trésor; obligations des provinces et des municipalités canadiennes; billets de la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien; obligations perpétuelles du chemin de fer Pacifique-Canadien; bons du Trésor du gouvernement anglais; les obligations de la Nouvelle-Zélande; les obligations de l'Union sud-africaine, un certain nombre d'obligations et actions d'entreprises industrielles; certains transferts de grain et autres produits ainsi que des billets payables à demande de maisons de commerce et endossés par les banques à l'ordre du ministre des Finances.

M. FAFARD demande:

1. Le Gouvernement sait-il que le gardien du phare du haut de la traverse, à Saint-Roch, M. Fournier, a démissionné?
2. Dans l'affirmative, quand?
3. Qui l'a remplacé?
4. Le remplaçant a-t-il été nommé par la Commission du service civil?
5. Dans la négative, quand sera-t-il nommé?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui. Alfred Fournier était gardien du phare du haut de la traverse, à Saint-Roch, officiellement désignée sous le nom de la traverse d'en haut.
2. Le 30 avril 1920.
3. Gustave Fournier.
4. Oui.
5. Répondu sous le n° 3.

LE PORT DE SAINT-JEAN (N.-B.).

M. FAFARD demande:

1. Combien le département des Travaux publics a-t-il dépensé au port de Saint-Jean (N.-B.), de 1900 à 1920?
2. Combien le département se propose-t-il de dépenser au cours de l'année présente?

L'hon. M. McCURDY (ministre des Travaux publics):

1. $14,283,857.94.

2. Nous ne sommes pas en mesure de le dire au juste à présent. Il a été déboursé la somme de $1,233,941.23 au cours de l'exercice de 1920-1921 tandis qu'un crédit de $1,250,000,00 est inscrit au budget pour l'exercice de 1921-1922.

JETEE DE ALGERNON ROCK

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'installer un appareil à gaz Aga sur la jetée de la roche Algernon?
2. Est-ce pour l'année courante?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Non; pas pour l'instant.
2. Répondu sous le n° 1.

ANNEXE A L'IMPRIMERIE NATIONALE

L'hon. M. MURPHY demande:

1. A-t-on au cours de l'année dernière construit une annexe à l'Imprimerie nationale?
2. Dans l'affirmative, des avis d'adjudication ont-ils été publiés, et, dans chaque cas, qui étaient les soumissionnaires, et quels étaient leur prix respectif?
3. Si l'on n'a pas demandé de soumissions, pourquoi les a-t-on omises?
4. Quel était l'entrepreneur de la rallonge, et quel était son prix?
5. Combien au total coûtera cette rallonge, et combien reste-t-il à payer à son sujet?

L'hon. M. McCURDY (ministre des Travaux publics):

1. Oui; deux annexes.

2 et 3. Oui. Pour la première annexe, nous avons reçu des soumissions le 11 février 1920, comme suit: Bate, McMahon & Cie, $20,263; Grant et frères, $21,576; Doran & Devlin, $22,700; Ross, Meagher & Cie, $26,054.

Pour la seconde annexe, nous avons reçu les soumissions le 12 juillet 1920, comme suit: Geo. C. Graves Construction Co'y., $83,103.

4. Première annexe, Bate, McMahon & Cie, $20,263.

Seconde annexe, Geo. C. Graves Construction Company, $89,103.

5. a. Devis estimatif final de Bate, McMahon & Cie, $20,831.55; devis estimatif final de Geo. C. Graves Construction Company, $90,154.50. b. Néant.

QUESTION DE PRIVILÈGE CONCERNANT LE DERNIER SCRUTIN À LA CHAMBRE

L'hon. M. FIELDING: Monsieur l'Orateur, avec votre permission je désire appeler l'attention de la Chambre un court instant sur un fait que j'assimilerai à une question de privilège, bien qu'il ne me concerne pas plus que le reste de mes collègues ici. Il s'agit d'une dépêche d'Ottawa publiée dans les colonnes de la *Gazette* de mercredi dernier touchant le scrutin qui a eu lieu à la Chambre le soir précédent. Voici ce qu'écrit le correspondant de la *Gazette*:

Depuis l'établissement de la Confédération, la coutume au Parlement veut qu'il ne soit pas tenu de scrutin à la Chambre des communes le lendemain d'un congé. Cette agréable coutume parlementaire n'avait jamais été violée à venir jusqu'aujourd'hui; il était réservé au nouveau leader libéral de rompre la coutume.

J'avoue, monsieur l'Orateur, m'être rendu coupable de devenir l'un des membres les plus anciens du Parlement. Il n'en reste plus que deux, peut-être trois, qui étaient ici avant moi. En dépit d'une vingtaine d'années d'expérience, je dois dire que jamais je n'ai entendu parler de cette règle. J'ai consulté sur ce point un certain nombre des plus anciens membres de la Chambre, et chacun me dit n'en avoir jamais entendu parler. Il est donc bien évident que l'on a mal renseigné le correspondant de la *Gazette* et qu'on l'a induit en erreur.

TRAVAUX AU TERMINUS DU GRAND-TRONC À PORTLAND (MAINE)

M. MICHAUD: Le ministre des Chemins de fer a-t-il eu connaissance d'une dépêche publiée hier matin, comme venant de Portland (Maine), laquelle est conçue en ces termes:

La gare maritime de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc va être agrandie et améliorée et l'on y dépensera la somme d'à peu près $500,000, suivant les déclarations des fonctionnaires de la compagnie. Les travaux commenceront le 1er mai. Déjà sont approuvés les plans d'une maison d'immigrants où l'on pourra faire passer mille voyageurs par jour.

Cela est-il vrai ou non?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): J'ai vu cette nouvelle, et j'ai tout de suite écrit une note à M. Kelley, lui demandant ce qu'il avait à dire à ce sujet. Voici sa réponse:

Il n'y a rien de vrai dans cette nouvelle de Portland. Les travaux que le Grand-Tronc pourra entreprendre à cet endroit ne sont que des réfections de quais, pilotis, etc. -

Cette note est signée de M. Kelley lui-même.

[L'hon. M. McCurdy.]

LES JOURS DE CONGÉ DU PERSONNEL

M. ARCHAMBAULT: Je désirerais appeler l'attention du Gouvernement sur ce fait que la question n° 1 est inscrit au Feuilleton depuis l'ouverture de la session. Elle est dans les termes qui suivent:

1. Est-il vrai que, contrairement à la promesse formelle de sir Robert Borden,—faite au Parlement lors de la session dernière,—les fonctionnaires civils ont été forcés par le Gouvernement à travailler les jours de fêtes religieuses catholiques, notamment le jour de la Toussaint, le jour de l'Immaculée Conception, et le jour de l'Epiphanie?
2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons le Gouvernement en a-t-il agi ainsi?

La question est très importante, et il me semble que le Gouvernement aurait dû y répondre.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Il y sera répondu sous peu. J'ai commencé à parcourir les pages du hansard afin de dégager du débat qui a eu lieu à ce sujet son véritable sens, et j'espère pouvoir donner une réponse lundi prochain.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. FIELDING: Je prierais mon très hon. ami le premier ministre de bien vouloir revenir sur sa décision de faire du mercredi un jour réservé aux projets d'initiative gouvernementale. Je comprend le désir qu'a le premier ministre d'avancer les projets ministériels, mais il reste au Feuilleton un grand nombre de motions que les députés vont être contraints à soumettre à la Chambre de quelque manière moins directe, si on leur refuse l'occasion de les lui soumettre en la manière ordinaire. Je ne crois vraiment pas que l'on doive hâter les travaux de la Chambre en nous enlevant si tôt le mercredi. Je ne demanderai pas une réponse à mon très honorable ami maintenant, mais je le prie de bien vouloir y penser.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): C'est là une question à l'égard de laquelle je ne saurais pour l'heure me prononcer négativement. Je dois dire toutefois — et cela s'applique tant aux membres de la droite qu'aux membres de la gauche — que pas une seule des motions inscrites au Feuilleton n'a été appelée au moins deux fois, sinon trois ou quatre fois, depuis l'ouverture de la session, et pas une seule sur laquelle la Chambre ne s'est prononcée. Je me souviens du jour où l'appel a été fait des quarante-six résolutions dues à l'initiative parlementaire, pas un seul de leurs auteurs n'était prêt à la discussion.

Il est vrai que les résolutions sont encore là et que l'on aura peut-être recours à un autre moyen de les mettre de l'avant; mais il faut que le Gouvernement tienne compte de ce que j'ai dit, car, avec tous ces délais un député pourra bien ne pas avoir grande envie de jamais discuter sa motion dans un moment où il en aurait le loisir.

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami est certainement dans l'erreur quand il assure que ces motions ont été mises en délibération à plusieurs reprises; j'en ai deux au Feuilleton, et je ne sache pas que jamais l'appel en ait été fait. J'ai passé tout un jour à attendre ici que l'une fut appelée, mais on ne s'est pas rendu jusque-là. Si mon très honorable ami veut bien y réfléchir davantage, il saura que certaines de ces motions n'ont jamais été appelé. Je sais que deux de mes motions n'ont jamais été appelées, du moins, non pas lorsque j'étais présent, et je suis plutôt assidu aux séances de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas certain que ce que j'ai dit s'applique aux trois ou quatre dernières motions, mais elle s'appliquait à quarante-six à certain jour; je le sais, parce que je l'ai pris en note. La motion de l'honorable député (M. Fielding) est plus récente; cependant, j'avais l'impression que sa première motion avait été appelée une fois.

L'hon. M. FIELDING: Elles n'ont pas été présentées si récemment que cela.

PROJET DE CABINET IMPÉRIAL

L'hon. M. MURPHY: Afin de poser une question à mon très honorable ami, le leader du Gouvernement, je désire attirer son attention sur une information publiée dans le *London Times* du 17 courant, lequel donne le sommaire d'un débat qui a eu lieu dans la Chambre des représentants de la Nouvelle-Zélande sur la question de savoir si le premier ministre de la Nouvelle-Zélande devrait assister à la prochaine conférence des premiers ministres coloniaux à Londres. Après la mention de quelques détails de peu d'importance concernant le débat, auquel participait M. Massey, on attribue à celui-ci les paroles suivantes:

Il croit qu'il y aura bientôt une constitution impériale, une organisation reconnue, laquelle, pense-t-il, devra prendre la forme d'un exécutif impérial, dont le premier ministre anglais sera le président. Cet exécutif se composera des représentants des Iles-Britanniques, des Dominions, des dépendances, et des Indes, et il sera responsable devant le parlement britannique et canadien. Il devra se réunir au moins deux fois l'année, et aura l'initiative de la politique étrangère, des traités et de la déclaration de gguerre.

Ma question est celle-ci: le très honorable premier ministre connaît-il ce projet de création d'un tel cabinet ou exécutif impérial, et s'il le connaît, a-t-il quelque renseignement à donner à la Chambre à ce sujet?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je n'ai pas vu cette dépêche Le projet mentionné dans la dépêche peut être dans l'idée et les intentions du premier ministre de la Nouvelle-Zélande. Je n'y ai pas souscrit.

LE RAPPORT DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL

M. ARCHAMBAULT: Monsieur l'Orateur, le comité des comptes publics est un comité très important de la Chambre, mais afin qu'il puisse s'occuper des affaires, il est nécessaire que le comité ait devant lui le 4e volume du Rapport de l'auditeur général.

Le 22 courant, lorsque j'ai demandé ce volume, le ministre des Finances (sir Henry Drayton) m'a répondu ainsi: "Je crois qu'il sera déposé à la fin du mois." Nous sommes au dernier jour du mois, et je désire demander au ministre quand il pense que son espoir se réalisera.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): L'honorable député se rend compte que personne ne désire plus que moi le dépôt de ce rapport, car il semble que je doive être blâmé pour une chose qui ne me regarde pas. Je me suis occupé de cette question, cependant, et j'ai insisté auprès d'un fonctionnaire compétent qui n'est pas sous mon autorité, pour que ce travail se fasse au plus vite. Je suis heureux de pouvoir apprendre à la Chambre que la dernière partie de ce travail a été envoyée à l'Imprimerie hier après-midi, je crois. C'est un volume de cinq ou six cents pages, et si l'on y travaille jour et nuit, je pourrai faire déposer le quatrième volume sur le bureau au commencement de la semaine.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se déclare en comité des subsides.

Industrie et Commerce.—Primes à l'industrie du pétrole, exécution de la loi, $3,000.

M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, avant de passer à l'examen de ce crédit, le premier ministre (M. Meighen) a déclaré hier soir qu'il mettrait en délibération les prévisions budgétaires du ministère du Tra-

vail. Ces prévisions n'ont pas encore été examinées, et je m'oppose à ce qu'on les discute aujourd'hui. Avant que le comité examine les crédits du ministère du Travail, j'aurais quelques observations à faire au sujet de l'honorable ministre qui préside à ce département, ainsi que sur certaines questions qui se rattachent à ce département.

M. DENIS: Je possède un exemplaire du budget publié en français. Je n'en ai pas d'exemplaire anglais, et je m'oppose à l'étude des prévisions budgétaires, avant que nous n'ayons des exemplaires anglais.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): L'honorable député s'oppose-t-il à ce que le comité délibère parce qu'il lui manque l'exemplaire du budget? Le budget a été imprimé comme d'habitude, et un exemplaire en a été déposé dans la case de chaque député, il y a plusieurs semaines. Mon honorable ami aura égaré le sien. Il ne doit pas nous retarder tous parce qu'il lui est arrivé de perdre son exemplaire.

M. DENIS: J'ai dit que je n'avais qu'un exemplaire français du budget; je n'ai pas d'exemplaire anglais. Ce n'est pas me répondre que de dire qu'il y a eu une distribution du Budget. Je puis retirer mon objection, mais la discussion de ces crédits aura lieu en français, et je voudrais savoir si le ministère consent à continuer à cette condition-là.

M. CANNON: A l'appui de la prétention de mon honorable ami, je puis dire que, la semaine dernière, j'ai demandé un exemplaire anglais et que le bureau de la distribution m'a répondu qu'il n'en avait pas. Voici un exemplaire français. Je veux bien en avoir un; il me convient mieux de discuter le budget en français que de le discuter en anglais. D'un autre côté, ainsi que l'honorable député (M. Denis) l'a dit, vu que nous n'avons que des exemplaires français entre les mains, il semblerait naturel et légitime que la discussion ait lieu dans la langue en laquelle le budget est imprimé.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre parle français maintenant. Nous pouvons continuer.

M. CAHILL: Que signifie l'expression "administration de la loi", dans le présent cas?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce crédit a été ouvert tous les ans depuis nombre d'années. Il a pour objet le paiement des appointements et des frais des employés qui surveillent la distribution des primes sur le pétrole brut. Bien entendu, ces primes sont accordées aux termes d'une loi du Parlement. Elles doivent être payées en conformité du règlement du ministère, et les 3,000 dollars sont destinés au paiement des appointements de l'inspecteur et de ses aides, des dépenses éventuelles et des frais de déplacement. La besogne de l'inspecteur consiste à s'assurer que toutes les demandes de primes sont régulières, à les comparer et à émettre son certificat pour autoriser le paiement.

M. CAHILL: Quel montant de primes a-t-on payé? Ou bien, paie-t-on des primes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les primes payées sur le pétrole brut pendant l'exercice de 1918-1919 se sont élevées à 162,187 dollars; pendant l'exercice de 1919-1920, à 103,753 dollars et à 70,903 dollars en 1920-1921, jusqu'au 31 de janvier.

M. CAHILL: A qui paie-t-on les primes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Aux producteurs de pétrole de deux ou trois comtés de l'Ontario d'où l'on tire du pétrole; au Nouveau-Brunswick où l'on extrait du pétrole des schistes et dans l'Alberta où l'on produit du pétrole auquel la loi s'applique. La majeure partie des primes est remise aux fabricants de pétrole dans deux ou trois comtés de la province d'Ontario.

M. CANNON: Le Gouvernement accorde-t-il ces primes simplement aux particuliers qui sont propriétaires de puits de pétrole ou les accorde-t-il également aux corporations et compagnons, comme l'Imperial Oil Co. et autres trusts qui vendent l'huile à un prix exorbitant?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je prierai l'honorable député de parler un peu plus haut et un peu plus distinctement, et surtout de donner à sa question une bonne tournure française afin qu'elle me flatte l'oreille.

M. CANNON: Je ne doute aucunement...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cela vaut mieux.

M. CANNON: Je ne doute aucunement que mon très honorable ami ne soit trop modeste. Il a pris part à plusieurs conférences en Europe; il a représenté le Canada avec beaucoup d'éclat et de dignité à la conférence de la paix; il a aussi représenté notre pays à Genève. L'an dernier, à l'ouverture des Chambres, faisant l'in-

térim du premier ministre canadien, il a au grand plaisir et à l'admiration des députés de la gauche prononcé un magnifique, habile et comme d'habitude fort éloquent discours en français. J'ai l'entière certitude que mon très honorable ami comprend le français aussi bien que moi, et je suis porté à croire qu'il le parle encore mieux que je puis le parler moi-même. Cependant, pour accommoder, non pas mon très honorable ami, qui est un bilingue très distingué, mais d'autres députés qui pourraient être moins versés dans la connaissance de la langue française, je poursuivrai en anglais. Cependant, je ne le ferai pas pour accommoder le ministre, car il pourrait, j'en suis sûr, soutenir la discussion en français.

Voici ce que je lui demande: Le Gouvernement paie-t-il ces primes simplement aux individus qui possèdent des puits de pétrole, ou bien les paie-t-il aussi aux corporations et aux compagnies, par exemple, à l'Imperial Oil et à ces énormes syndicats qui vendent le pétrole si cher que je ne conçois pas pourquoi nous leur payons des primes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Dans tous les cas, les primes sont remises aux fabricants de pétrole.

M. CANNON: En sert-on à des compagnies?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne pense pas.

M. CANNON: Le ministre ne le pense pas, mais c'est une certitude que je voudrais avoir sur ce point. Quant à moi, je considère qu'il ne faudrait pas payer un sou de prime à une institution telle que l'Imperial Oil, et avant de pousser plus loin l'étude de ce crédit, je voudrais que le ministre s'assurât si l'on sert des primes à cette compagnie-là. Si on lui en verse, il faudrait veiller à ce que cela ne soit plus à l'avenir. L'Etat n'est pas assez riche pour donner son argent à l'Imperial Oil Company, à la Standard Oil Company ou à Rockfeller. Nous avons à faire face à d'assez lourdes obligations financières sans aller encore donner notre argent à des gens qui sont plus riches que le Gouvernement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si mon honorable ami me permet d'interrompre le cours de ses périodes bien arrondies et si éloquentes, je lui dirai que les primes ne sont versées qu'aux seuls producteurs de pétrole, de sorte que ni Rockfeller ni l'Imperial Oil Company n'en voient la couleur.

M. McMASTER: Il me paraît assez indifférent que la prime soit versée à une grande compagnie ou à un petit exploitant. Je tiens à déclarer ici—et je crois que le pays, sinon la Chambre elle-même, me donnera raison—que subventionner au moyen de primes une industrie capable d'écouler ses produits à des prix aussi élevés que ceux auxquels se vendent en ce moment le pétrole et ses dérivés, c'est, de la part du Gouvernement et eu égard à l'état de nos finances, montrer une extrême imprudence, pour me servir du terme le moins fort.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ne pourriez-vous pas vous servir d'un langage plus énergique?

M. McMASTER: Pour parler clairement, c'est une véritable folie, c'est de la démence. Par respect pour le très honorable ministre, je m'étais servi des termes les plus polis.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Que l'honorable député me permette de l'interrompre dans son propre intérêt. J'ai noté les paroles dont il s'est servi pour qualifier ce mode de subvention. Sait-il que ce régime fut établi en 1904, maintenu en 1907 et 1908, et que s'il est encore consacré par la loi, c'est par suite d'une sage décision du gouvernement libéral, auquel mon honorable ami prêtait son appui, de ce gouvernement dont il dit que c'est le meilleur qu'il y ait jamais eu au Canada? Puisque ceux de son parti ont fait si grand cas du régime des primes, il sied très mal à l'honorable député de venir reprocher à son vieux chef respecté (M. Fielding) d'avoir inauguré une politique marquée au coin de la dernière démence.

M. McMASTER: J'ai entendu le plus talentueux des membres de la droite défendre le régime des primes, et tout ce qu'il a pu faire, ce fut de me prendre à partie parce que, au temps où je n'étais pas encore membre de la Chambre, le parti libéral a accompli une chose à laquelle je me serais alors opposé comme je m'y oppose aujourd'hui.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mais vous adoriez ses dieux dans le temps.

M. McMASTER: J'ai toujours été l'ennemi des primes, j'ai toujours combattu la protection, la considérant comme une erreur; et le parti qui avait ma confiance dans le temps et auquel je reste toujours attaché a fait fausse route en établissant ce régime inspiré du protectionnisme. J'aurais cependant cette observation à faire, et j'aime à croire que le ministre la trou-

vera assez logique: à l'époque où la dette nationale était de 250 à 300 millions, on était plus excusable—je ne dis pas que l'on avait plus de raison...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: En principe?

M. McMASTER: On était plus excusable dans ce temps-là d'accorder des primes qu'on ne l'est à cette heure où, le ministre en conviendra sans doute avec moi, nos finances sont en un état fort précaire. J'espère qu'il verra jour, fallut-il pour cela faire voter une loi, de cesser d'accorder des primes à une industrie qui, à mon avis, peut s'en passer. Puisqu'on lui vient ainsi en aide depuis 1904, il est à peu près temps qu'elle se tire d'affaire toute seule. Je dénonce énergiquement un pareil gaspillage des deniers publics. Vu l'état de nos finances, je trouve mauvais que l'Etat continue de servir des primes.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je me borne à faire observer la loi.

M. GRIESBACH: Le ministre peut-il me dire comment il concilie le régime des primes dont bénéficie l'exploitant d'un puits de pétrole avec la perception de redevances sur le pétrole dans l'Ouest?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si cette opération intéresse mon honorable ami ou d'autres ils verront, je pense, que la prime a été accordée aux producteurs de pétrole lorsque le droit a été enlevé du pétrole brut importé des Etats-Unis et d'ailleurs. Lorsque le pétrole a été admis en franchise, pour une raison d'intérêt public, les administrateurs du pays, à cette époque, furent d'avis que les exploitants devaient être indemnisés. Tel est le motif de cette prime.

M. CANNON: J'ai demandé au ministre si de grosses compagnies telles que l'Imperial Oil recevaient de ces primes et il m'a répondu qu'il ne le croyait pas. Sa réponse n'a pas été des plus explicite. Il n'a pas dit que l'on ne donnait pas de deniers publics à ces importantes sociétés, à ces trusts qui écrasent les consommateurs du pays et auxquels nous ne devrions pas accorder un sou.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami doit se tromper. Je lui ai dit, je crois, que les primes n'étaient accordées qu'aux producteur de pétrole et non aux compagnies qui n'en font pas l'extraction.

M. CANNON: Mais supposons que l'Imperial Oil Company soit la productrice du pétrole sur certains terrains. Aurait-elle une prime? C'est ce que je veux savoir.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La loi, naturellement, décrète comment l'argent sera payé. La disposition, telle que je la lis ici ...

M. CANNON: Si je comprends bien, le ministre a l'intention de dire au comité comment les paiements sont faits; nous verrons cela plus tard. Je veux savoir si l'Imperial Oil Company, si elle produit du pétrole en Canada, a droit à cette prime? Le Gouvernement se propose-t-il de payer des subventions à l'Imperial Oil Company?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je vais lire l'article de la loi à mon honorable ami qui est avocat, si je ne me trompe. Voilà, je crois, l'explication.

Ladite prime sera payée ou divisée parmi les producteurs de pétrole, le propriétaire ou l'occupant du sol où ce pétrole est extraite ou puisé, ou toute autre personne intéressée ou injustement lésée par les exploitations minières ou travaux selon que le décide le Gouverneur en conseil par règlement.

M. CANNON: Je comprends bien le ministre. C'est-à-dire que l'Imperial Oil Company occupe, possède ou loue un terrain où l'huile de pétrole est produit. Alors elle recevrait une prime du Trésor.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est ce que je suppose, puisqu'elle exploiterait le pétrole.

M. CANNON: Le ministre dit que oui. Je veux savoir si l'Imperial Oil a réellement reçu une prime?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Maintenant, mon honorable ami pose une question touchant un point en particulier. Je n'ai pas ce renseignement, mais mon impression est que la plus grande partie des primes sont payées aux petits exploitants de tout le pays. Je ne puis dire qu'il n'y ait pas une compagnie dans quelque région qui exploite le pétrole et qui reçoive une prime.

M. CANNON: Voici sur quoi je veux appeler l'attention du comité: Il y a une dizaine de jours, mon honorable chef s'est plaint que nous n'avions pas assez de renseignements pour discuter utilement les crédits. Il a fait observer au premier ministre que le 4e volume du rapport de l'auditeur général n'avait pas encore été déposé, et que, par conséquent, les membres de la gauche aussi bien que de la droite,

ne pouvaient étudier les crédits avec tout le soin minutieux qu'ils méritent. En réponse à cette observation, le chef du ministère a donné l'assurance formelle qu'aucun crédit ne serait discuté tant que les renseignements nécessaires n'auraient pas d'abord été fournis aux membres.

Si mon très honorable ami veut bien se reporter à la page 2 de la table des matières du 3e volume du rapport de l'auditeur général, il verra que les renseignements relatifs au pétrole brut se trouvent sous l'en-tête "Z—23". Maintenant "Z—23" n'est pas dans nos mains; il est dans le 4e volume. Vu l'assurance que nous a donnée le premier ministre, je prierais mon très honorable ami de remettre à plus tard la discussion de cet article.

Le très hon. sir GEORGES FOSTER: Je consens à réserver l'article.

M. le PRESIDENT: Sir Georges Foster propose que l'étude de l'article 346 soit renvoyée à plus tard.

M. POWER: Monsieur le président, avant que nous abandonnions cet article...

M. le PRESIDENT: Je le regrette, mais la motion à l'effet d'ajourner l'étude d'un article ne peut faire l'objet d'un débat.

(L'article est réservé.)

Prime à la fabrication de la toile de lin canadien tissée au Canada, y compris les frais de contrôle, conformément au décret du 3 septembre 1918, $26,000.

M. MORPHY: Je désire certains renseignements au sujet de cet article, vu la situation actuelle du marché du lin au Canada, et aussi à cause de certaines lettres que j'ai reçues relativement à la perte qu'ont subie déjà et aux pertes ultérieures que s'attendent à subir les producteurs de lin, particulièrement dans l'Ouest de l'Ontario. On m'apprend que les producteurs de lin dans cette partie du Dominion sont en face de la ruine à cause de la dépréciation qui s'est produite l'année dernière. Je ne saurais donner de détails sur les prix, si ce n'est quant à la graine, qui, me dit-on, se vendait 6 dollars le boisseau l'année dernière et est tombée à 1 dollar 50. J'ai une lettre de certains intéressés qui se voient en face de la ruine dans les conditions où se fait leur travail. Or, je remarque que cette année, la prime est réduite de 4,000 dollars. Si l'on a raison d'admettre le principe en vertu duquel l'Etat favorise au moyen d'une prime la fabrication du lin, je crois que l'heure actuelle est dans l'histoire du pays la plus inopportune pour réduire cette subvention. Je crois au contraire qu'on devrait l'augmenter. Le ministre, ou son ministère, est-il au fait de l'extrême détresse où se trouve le commerce et qui va probablement s'agraver de ce que les producteurs de lin ne pourront disposer de leur fibre ou de leur graine? Si la chose a été portée à l'attention du Gouvernement ou du ministre, je voudrais savoir ce que fait l'administration pour remédier à la fâcheuse situation dans laquelle se trouvent ces intérêts, par suite de la guerre, comme je suppose.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le ministère auquel je préside a reçu des observations de la part des producteurs de lin, particulièrement de l'Ontario, au sujet des difficultés auxquelles ils ont à faire face à l'heure qu'il est, difficultés qui se résument dans le fait mentionné par mon honorable ami, de la baisse très soudaine qui s'est produite dans les prix d'il y a un an ou deux. L'honorable député a eu raison de supposer que c'est là un résultat de la guerre. C'est une situation dont souffrent non seulement les producteurs de lin, mais encore, plus ou moins, les producteurs de toutes les denrées principales du pays. Ainsi, je vois que le blé de juillet se vend aujourd'hui, sur le marché de Chicago, à 1 dollar 25, ce qui est une baisse considérable relativement aux prix de 2 dollars et 3 dollars qui régnaient il y a à peu près un an. Naturellement, le ministère du Commerce ne saurait entreprendre de maintenir les prix ni de dédommager les producteurs qui ont sur les bras des stocks qu'ils ne peuvent vendre aux prix du passé, et sur lesquels il leur faut conséquemment subir des pertes. Mais il s'emploie, en s'entendant avec les producteurs, à trouver à l'étranger des marché aussi favorables que possible, et nos commissaires du commerce ont en ce moment des instructions spéciales à ce sujet et possèdent les données qui m'ont été fournies par les producteurs de lin eux-mêmes. Je ne sais pas ce qui en résultera. Je crains bien qu'il n'y ait guère à espérer que ces produits, fibre ou graine, ne retournent jamais aux prix qu'ils commandaient il y a trois ou quatre ans. L'article qui nous occupe n'a pas pour objet de donner du soulagement aux producteurs de lin. Cet article est un des produits de la guerre; cette prime accordée pour une période de trois ans est un des résultats des nécessités de la guerre. Vint un moment où le Canada se trouva dans l'impossibilité de se procurer du fil de lin, soit des Etats-Unis soit de la Grande-Bretagne, et de toutes les parties du pays venaient des demandes de ce pro-

duit, tant pour l'usage des pêcheurs que pour la fabrication de différentes marchandises. La commission de guerre, qui existait alors, s'occupa de la question à la demande de l'exécutif, et finalement un décret de l'exécutif fut adopté offrant, pour la fabrication du fil et du filé de lin de différentes grosseurs, une prime à payer pendant trois ans après la mise en vigueur du Traité de paix, mais pas avant la fin de la guerre. On se basait sur la théorie que si les fabricants installaient l'outillage nécessaire pour la production de ces filés, que jusqu'alors on ne fabriquait pas au Canada, les prix qu'on demanderait pour ces articles à cause de leur rareté, seraient assez rémunérateurs pendant la durée de la guerre, mais qu'une fois la guerre terminée, l'offre étant plus abondante, les prix tendaient à baisser. La prime devenait alors exigible; elle devait être acquittée d'après l'échelle convenue entre les deux parties intéressées pendant trois ans après la fin de la guerre. Quelques manufacturiers entreprirent d'outiller leurs ateliers, mais un seul se procura l'installation requise, le propriétaire, je crois, d'une manufacture de Guelph. Celle-ci ne se borne pas à filer de lin produit au Canada, mais encore elle tisse des articles en toile de lin de qualité supérieure en élaborant des filés de divers degrés de finesse.

J'ai vu une exposition de ces produits—soit à Ottawa soit dans quelque autre ville—et leur fabrication est parfaite; la qualité de la fibre et le fini du produit semblent donner tout ce que l'on peut désirer sous ce rapport. Le montant de la prime versée est proportionné à la quantité fabriquée; mais on ne saurait excéder un total de $25,000 de prime, par année, aux filateurs et cette prime ne doit pas excéder le montant de $75,000 au cours des trois années dont j'ai parlé. Le crédit demandé, ici, servira à payer la prime convenue, conformément aux explications fournies par moi au comité. Le montant est moins élevé qu'on ne l'avait calculé d'abord et l'on peut même diminuer quelque peu le chiffre de ce crédit—même, je vais demander qu'on le réduise—pour la simple raison que les fabricants sont dans l'impossibilité de se faire attribuer pareille somme au cours de l'exercice pour lequel on vote ce crédit. A quoi bon inscrire au budget un crédit excédant la somme utilisable?

M. MORPHY: L'explication que l'honorable ministre donne de la diminution de la production me satisfait entièrement, mais j'aimerais avoir d'autres renseignements sur les travaux de ses commissaires du commerce; qui sont-ils, où sont-ils, quelle est la nature de leur travail et jusqu'à quel point s'efforcent-ils d'aider ceux qui ont répondu à l'appel fait, en ce pays, en faveur de la production, pour des fins nationales, de matière première servant à la fabrication de la toile, ces commissaires du commerce les traitent-ils ou non avec les égards auxquels ils ont droit. On me dit qu'en Angleterre, les entrepôts regorgent de toile que la rareté, à en croire certains bruits, se serait produite en Angleterre, n'a jamais existé, mais qu'au contraire, on y a tout le filé nécessaire. Tout cela n'a pas empêché le Gouvernement canadien de dire à nos manufacturiers et à nos cultivateurs et cela, avec insistance, "de se montrer à la hauteur de la situation", de faire de leur mieux pour produire, produire encore, produire toujours. Maintenant, ils sont dans l'embarras, et je veux savoir du ministre jusqu'à quel point ces commissaires du commerce leur viennent en aide. Où exercent-ils leur activité et quels moyens ont-ils pris pour remédier à l'état de crise, dans lequel l'industrie du lin a été jetée et injustement, je crois, pour ne pas me servir d'une expression plus énergique, par l'avidité commerciale anglaise. On m'a peut-être mal renseigné, —et alors que le ministre le dise,—mais est-il vrai que durant la guerre, et en tout temps, depuis lors, le filateur anglais et celui du Royaume-Uni, en général, ont eu tout le filé dont ils avaient besoin et qu'ils auraient pu en fournir une certaine quantité au Canada, ce qui nous aurait apporté quelque soulagement, si seulement ils avaient eu un plus égard aux difficultés que nous créait la situation d'après-guerre.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Quant à la question de savoir si les commissaires du commerce traitent équitablement cette industrie comme les autres...

M. MORPHY: Je n'ai pas demandé s'ils traitaient équitablement; ma question était de savoir s'ils travaillent activement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Quant à savoir s'ils travaillent activement en comparaison de ce qu'ils font dans d'autres directions, je crois pouvoir répondre de façon très catégorique. Ils ont reçu des instructions spéciales, sans compter celles qui ont trait à leurs fonctions générales, et au sujet de nos commissaires du commerce actuels on ne saurait raisonnablement mettre en doute, leur intelligence, leur honnêteté et leur assiduité. Ces fonctionnaires ne travaillent pas seulement

parce qu'ils reçoivent des appointements, mais encore parce qu'ils ont été dressés à ce travail. C'est de tout cœur qu'ils exécutent leur travail et les rapports suivis du département avec ces agents, ainsi que les témoignages de ceux qui voyagent dans leur circuit et qui viennent en contact avec eux corroborent l'affirmation que j'ai faite. En toute sincérité, je crois que nous avons, actuellement, dans notre personnel du commerce, je veux dire nos commissaires à l'étranger, un groupe d'hommes supérieurs à tout ce que nous avons eu jusqu'ici. Nous avons un personnel qui donne entière satisfaction et qu'on peut comparer avantageusement avec celui de tout autre pays.

Quant à savoir ce que ces fonctionnaires peuvent faire, c'est autre chose. Si les prix ont diminué, les commissaires du commerce ne sauraient par eux-mêmes opérer le relèvement des prix en dépit des conditions mondiales. C'est là un état de choses auquel le commerce se heurte et que les commissaires sont impuissants à surmonter. Leur rôle se borne à chercher des débouchés pour l'écoulement de ces produits dans les pays où ils se trouvent. C'est ce qu'ils font, mais il n'y a pas beaucoup de pays qui les prennent.

Dans le passé la Grande-Bretagne était le principal acheteur; ses fabricants ont payé des prix très élevés pour la graine et le fibre de lin qui leur ont été expédiés du Canada. Ils les apprécient toujours à leur juste valeur, mais ils ont plus de marchandises en stock qu'ils n'en ont besoin et ne veulent pas faire de nouvelles provisions; ils se trouvent vis-à-vis du marché dans la même position que nos producteurs de lin. Je suis sûr qu'il y a trois ou quatre ans la situation du marché était telle que ni la Grande-Bretagne ni les Etats-Unis ne pouvaient, s'ils voulaient être justes envers leurs nationaux, répondre aux besoins de nos gens. Ils l'ont fait jusqu'à un certain point, mais graduellement il nous a été impossible de nous procurer de ces pays ce dont nous avions besoin. Toutefois, il y a ceci à faire observer: cette fabrique de fibre a démontré que avec notre propre matière première et nos machines à nous, nous pouvons obtenir au Canada un produit dont la qualité pourra être avantageusement comparée avec ceux d'Irlande, de Belgique et autres pays où cette industrie existe depuis des générations.

M. MORPHY: Je suis très heureux d'apprendre que le ministre a un personnel aussi bien renseigné et aussi actif; mais je regrette qu'il soit forcé d'admettre que ce personnel est absolument impuissant dans la circonstance. Dans sa longue narration des qualités de ses agents, le ministre ne nous a pas cité un seul cas où ils aient essayé de remédier aux difficultés dont nos producteurs de lin ont à souffrir. Je suppose que ces fonctionnaires sont disséminés dans toutes les parties du monde. Or je lui ai demandé s'il avait reçu d'eux des rapports contenant quelque suggestion qui puisse aider nos gens à écouler les produits de leurs fabriques qu'ils ne peuvent pas façonner pour le marché étranger parce que les banques leur en ont refusé les moyens. La situation est plus grave que le ministre ne paraît le croire. Il a admis lui-même que sur le nombre d'industriels canadiens qui s'étaient engagés à s'outiller pour la fabrication du produit, un seul a été jusqu'au bout. Je voudrais savoir les noms des industriels qui ont failli à leur promesse. Qu'on sache qui ils sont et pourquoi ils n'ont pas réussi.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami me pousse au pied du mur. Que répondrait-il s'il était à ma place? Je répondrai pour lui. Il ne met pas en doute la qualité des services de nos agents commerciaux; s'il le faisait il me faudrait les défendre et je le ferais en toute sincérité. Mais que peuvent-ils faire dans la circonstance? Ils ne peuvent pas aller dans l'Ontario pour soulager nos producteurs. Le seul remède est dans la découverte de nouveaux débouchés, et, pour cela, il faut chercher en dehors du Canada. C'est ce que nos agents commerciaux font, mais ils rencontrent sur le marché étranger les mêmes difficultés dont nos gens ont à souffrir sur le marché, nos agents ne peuvent point les hausser ni changer la situation générale.

Mon honorable ami a parlé de la promesse faite par certains industriels. Ils essayaient de satisfaire à la demande qui existait à cette époque-là. Quand la Commission de la guerre s'est occupé de la chose, elle s'est mise en rapport avec plus d'un fabricant, mais il n'y en a qu'un seul qui a réussi à s'outiller et aujourd'hui il fabrique. Les autres n'avaient offert aucune garantie et par conséquent on ne pouvait les contraindre à fabriquer. Ils n'avaient droit à la subvention que s'ils fabriquaient et, étant donnée la prime payable pendant les trois années suivant la guerre, ils prenaient les frais d'outillage à leur charge. C'est l'explication la plus claire que je puisse donner à mon honorable ami.

M. CURRIE: En parcourant les bulletins commerciaux, j'ai remarqué qu'il y a eu récemment, à Bruxelles ou à Anvers, une réunion des représentants de différents pays dans le but de fixer les prix de la fibre de lin et de la toile de lin dont le commerce est partout précaire. Y étions-nous représentés?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne sais pas si nous étions représentés à la réunion en question, mais je doute fort qu'un congrès soit en état de fixer des prix qui puissent résister aux conditions générales du marché aujourd'hui.

M. CURRIE: C'était une réunion des cultivateurs et des manufacturiers de lin où l'Angleterre, l'Irlande, la France et l'Allemagne étaient représentés et où l'on fit un effort pour fixer le prix minimum du lin à sept cents, je crois. Je ne sais pas si l'on y a réussi. Cependant, cet état de choses est universel et ne se confine pas au Canada.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Assurément non.

M. BEST: Loin de moi l'idée de critiquer les membres de la commission, mais je comprends que son but est de donner des renseignements au public en général. Or cette commission peut travailler énormément, mais si elle avait fait son devoir il me semble qu'elle aurait dû être renseignée il y a deux ou trois ans sur la situation qui devait régner après la guerre, parce que, s'il en avait été ainsi, les cultivateurs de l'Ontario ne se trouveraient pas dans la position difficile où ils se trouvent aujourd'hui placés. On nous a laissé entendre qu'il existait une grande pénurie de lin et de toile et que le prix serait avantageux pendant des années à venir. Cependant, après qu'ils se sont lancés dans cette culture sur une grande échelle, nos cultivateurs s'aperçoivent qu'il existe en Europe de grandes quantités de toile et de filés de toile. Comment se fait-il que la commission ne savait pas cela pour en faire rapport aux cultivateurs? J'ai vu il y a quelques jours un journal où il était dit que quelqu'un avait déclaré que notre fibre ne valait pas la fibre belge ou irlandaise. Nous avons à Ottawa un expert qui dit au contraire que la fibre d'Ontario est égale à celle qui est produite en Belgique ou en Irlande. La déclaration opposée ne pourra que causer du tort à la vente de notre lin. Comment se fait-il que la commission ne relève pas cette déclaration? Pourquoi ne se donne-t-elle pas la peine de dire que notre fibre est égale à la meilleure fibre du monde, comme nous sommes portés à le croire? Le Japon et d'autres pays ont des entrepôts en pleine ville de Belfast et, selon des renseignements qui m'ont été donnés, ils y fabriquent plus de toile que dans aucun autre endroit au monde. Les clients peuvent y aller et acheter ce qu'ils désirent. Les acheteurs européens ne veulent pas acheter en quantités de quelques livres et ils ne viendront pas acheter ici en Ontario parce que les manufacturiers achètent diverses qualités de fibre. Nous devrions avoir là-bas une manufacture comme les autres pays pour y expédier notre fibre et où l'acheteur pourrait choisir ce qu'il désire. Je crois que la commission pourrait être à même de fournir des renseignements aux cultivateurs de l'Ontario. Les commissions de cette nature devraient pouvoir donner des renseignements sur la situation dans les pays étrangers. Je suis absolument certain que si les cultivateurs d'Ontario et certains cultivateurs de Québec avaient su il y a un an ou deux ce que serait aujourd'hui la situation, ils ne subiraient pas les pertes qu'ils vont très probablement subir cette année.

M. ARCHAMBAULT: Les cultivateurs de la province de Québec ne se sont pas lancés dans la culture du lin.

M. BEST: Je crois qu'on en a produit là des petites quantités.

M. COWAN: Je me permettrai de demander au ministre si les fabricants canadiens de ces marchandises de toile donnent aux commissaires du commerce toute l'aide voulue si nous désirons prendre pied dans les marchés étrangers? Je sais que les commissaires constituent un corps d'hommes capables, accomplissant leur devoir d'une manière parfaite. On a dit néanmoins, et nous avons entendu quelqu'un traiter ce sujet il y a peu de temps dans une salle de cet édifice, que les fabricants canadiens n'avaient pas d'agents à l'étranger. Je connais deux personnes qui ont fait le tour du monde, ont visité tous les marchés commerciaux et n'ont jamais rencontré nulle part un représentant de maisons canadiennes. Il me semble que les manufacturiers de toile au Canada comptent entièrement sur le Gouvernement et sur les commissaires du commerce pour surveiller leurs intérêts et je ne crois pas que les commissaires soient susceptibles de faire cela. Le commissaire du commerce ne peut posséder cette connaissance intime de toutes les branches du commerce qui est si nécessaire pour accomplir une vente. La profession de vendeur exige aujourd'hui

une profonde connaissance de l'article offert et il est impossible à l'esprit humain—dans ce cas il s'agit de celui du commissaire—de saisir tous les détails de chaque article imaginable et de pouvoir ainsi accomplir le plus grand nombre de ventes. Le ministre a-t-il des renseignements montrant que nos fabricants canadiens s'occupent activement de pousser les affaires canadiennes à l'étranger? S'ils ne le font pas, il est temps de les secouer pour leur faire bien comprendre la situation.

M. McMASTER: Avons-nous quelque obligation morale ou légale qui nous force à payer ces $2,000 aux producteurs de filés de lin? Avons-nous le droit de refuser la prime?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La réponse est très simple et comme mon honorable ami est un homme d'affaires il la comprendra facilement. Le Gouvernement a conclu un marché qui a trois années à couvrir et qui est limité quant au montant à payer. Avec ce contrat signé en main, ces hommes ont employé leur argent à outiller cette industrie. Ils ont installé un outillage superbe et ils font un travail magnifique. Le Gouvernement ne peut pas par conséquent leur dire: Nous n'avons pas autant d'argent que nous avions coutume d'en avoir; nous ne voulons rien vous payer; nous allons nous retirer.

Quant à la question posée par le député de Regina (M. Cowan) elle comporte une réponse négative et une positive. Quelques manufacturiers sont très actifs et ils ont leurs représentants sur les marchés étrangers, partout où il y a une bonne chance de faire une vente. Les commissaires du commerce n'ont jamais été institués, ni payés, ni renseignés en vue de faire une vente pour une personne en particulier ou pour une compagnie privée. Ce ne sont pas des agents de vente; ceux qui ont des produits à vendre doivent mettre leurs représentants en campagne. Ce pays n'aura jamais un commerce étranger réellement solide si les manufacturiers ne coopèrent pas avec les commissaires du commerce et ne se conforment pas aux renseignements qu'ils leur fournissent. Pour vendre votre marchandises à un homme, vous devez d'abord vous asseoir en face de lui, absolument maître de votre affaire dans tous les détails afin de pouvoir répondre à tous ses arguments, et s'il propose des modifications vous devez pouvoir lui répondre à l'instant: j'accepterai cela; vous m'avez fait une offre; je l'accepte. Où en seraient les commissaires du commerce s'ils étaient placés dans une position semblable.

Quant à l'industrie du lin, il y a des hommes qui se sont lancés dans cette entreprise et qui sont parfaitement au courant de la situation et qui ont des représentants en Angleterre et peut-être dans d'autres pays. Nous sommes en communication constante avec eux et grâce à nos commissaires du commerce en Angleterre, nous les aidons autant que nous pouvons. Je ne pense pas qu'ils aient à se plaindre de la coopération qui leur est accordée par le département du Commerce et de l'Industrie.

M. McMASTER: Je remercie le ministre de l'explication qu'il nous a donnée au sujet de l'impossibilité dans laquelle se trouve le peuple canadien de rompre l'engagement pris avec les producteurs de fil de lin. Mais au risque d'être ennuyeux, ne puis-je pas faire remarquer que cela fournit un exemple frappant du peu de sagesse qu'il y a de primer une industrie ou une autre en vue de lui donner la vie économique avant le temps. Quand un gouvernement intervient au moyen de primes ou protection dans la loi de l'offre et de la demande, à la fin il fait plus de mal que de bien.

M. CURRIE: Quel mal a fait cette fabrique?

M. McMASTER: Le député de Dufferin (M. Best) nous a dit qu'on avait encouragé les cultivateurs du Canada à se livrer davantage à la production du lin. On leur a dit qu'il y aurait un marché pour le lin grâce à la transformation de ce produit en fil de lin par les manufacturiers qui ont reçu cette prime.

M. CURRIE: Oh non, l'honorable député se trompe complètement.

M. BEST: Je n'ai absolument pas parlé des manufacturiers ici. En fait, je crois que si nous avions eu trois ou quatre fabriques semblables occupées à la manufacture de ce produit, leurs produits se vendraient. J'ai seulement critiqué les commissaires parce qu'ils n'informaient pas les producteurs des conditions qui existaient en Angleterre.

M. McMASTER: Mon honorable ami peut déduire des faits des conclusions différentes des miennes. Mais je crois avoir raison de dire qu'il est mon autorité pour la déclaration que l'augmentation de la production du lin a été importante; que les cultivateurs d'Ontario ont été amenés à croire que c'était une bonne chose de se lancer dans la production du lin; qu'ils ont réservé une certaine partie de leurs

terre à la culture du lin plutôt qu'à celle d'autres récoltes et qu'aujourd'hui le marché du lin périclite et qu'ils ont subi une perte. Maintenant, je pense que c'est raisonner juste que de dire que ces cultivateurs ont agi comme ils l'ont fait avec l'espoir et l'attente qu'il y aurait un marché considérable pour leur récolte et que cet espoir et cette attente reposaient sans doute en partie du moins sur l'action du Gouvernement qui accordait cette prime au lin filé. Mon très honorable ami (sir George Foster) secoue la tête. Il me semble que c'est tirer une déduction raisonnable et je pense que la plupart des députés tireront cette déduction. Qu'est-il arrivé? Le marché du lin a baissé et il s'est produit une perte.

C'est ce qui arrive infailliblement, règle générale, lorsque le Gouvernement subventionne et encourage une certaine industrie plutôt qu'une autre, pour la bonne raison que vous n'êtes pas en mesure d'influencer l'offre et la demande sur le marché mondial; or, l'offre et la demande sur les divers marchés de l'univers, qui fixent les prix des articles de première nécessité. Il va sans dire que moralement nous n'avons pas le droit de nous dédire, en sachant que les fabricants de fil ont modifié leur attitude à la suite de ce marché passé par le Gouvernement. Pendant la guerre, nous avons peut-être bien fait de stimuler cette industrie; cependant, j'ai toujours eu des doutes sérieux sur l'avantage de suivre une pareille ligne de conduite, soit en temps de paix soit en temps de guerre.

Je ferai observer que nous avons là un nouvel exemple de l'imprudence que commet l'Etat lorsqu'il cherche à entraver les lois économiques. Cette ingérence de l'Etat, règle générale, au lieu d'aider gêne et fait tort à l'intérêt public. Si la Chambre veut bien me le permettre, je citerai un exemple à ce sujet: A venir jusqu'à l'année 1846, le sentiment protectionniste dans le Royaume-Uni s'était surtout occupé de l'industrie agricole. Les Corn Laws constituèrent la magnifique clef de voûte de l'arche protectioniste et les adeptes du système furent d'avis qu'en prohibant pour ainsi dire l'importation des vivres en Grande-Bretagne jusqu'à ce que les prix eussent atteint une hausse énorme, ils maintiendraient l'agriculture dans une situation florissante de sorte que la classe agricole s'attacherait à la terre et ferait des affaires d'or.

M. CURRIE: On revient à ce régime en Angleterre à l'heure qu'il est.

[M. McMaster.]

M. McMASTER: Et ils obtiendront le même résultat désastreux de jadis. Voici où je veux en venir, libre ensuite à mon honorable ami de partager mon avis ou de me contredire suivant son bon plaisir. Pendant toutes ces années où l'on était censé aider l'industrie agricole en frappant de droits prohibitifs l'importation des vivres dans le Royaume-Uni, les agriculteurs des Iles-Britanniques ont traversé une terrible crise. Des enquêtes parlementaires furent instituées en différentes occasions, afin de découvrir les causes de la misère dont souffrait la classe agricole. Et pourquoi, monsieur l'Orateur? Parce que dans les mauvaises années, alors que le rendement de la récolte était au-dessous de la moyenne, les droits qui mettaient obstacle à l'entrée des produits alimentaires sur le marché anglais faisaient hausser les prix des vivres d'une façon anormale, tandis que les fermiers voyaient également augmenter le prix d'affermage. S'ils étaient gratifiés d'une récolte abondante l'année suivante, les prix des produits subissaient une baisse en conséquence, mais le prix des terres à ferme ne diminuaient pas, si bien que les propriétaires étaient les seuls à bénéficier de la situation et encore bien peu, car le propriétaire se ressentait par ricochet de la misère du peuple.

La Chambre n'hésitera pas à me pardonner cette digression. J'insiste sur ce point, car tout ce que j'ai lu et l'expérience que j'ai acquise me confirment de plus en plus dans l'opinion que je professe depuis des années, à savoir que l'Etat commet une grave erreur le jour où il tente d'entraver les lois économiques, sans compter que la poursuite d'une politique de cette nature produit inévitablement plus de mal que de bien.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami estime qu'il a établi son point de vue. Je soutiens que sa prétention est mal fondée et que son raisonnement s'appuie sur de fausses prémisses. Voici le raisonnement qu'a tenu mon honorable ami: Vous installez une usine pour la fabrication du fil et des toiles avec la paille de lin; or, l'idée que vous caressiez en créant cette industrie, c'était d'encourager la culture du lin au pays. Cette idée a fait son chemin parmi nos cultivateurs; ils ont produit de grandes quantités de lin se fiant à vos promesses. Cependant à l'heure qu'il est, votre fabrique absorbe à peine une faible partie du lin récolté en Canada et les producteurs ont sur les bras

de grandes quantités de lin qu'ils ne peuvent écouler sur les marchés. Or, le raisonnement de mon honorable ami ne s'applique pas dans le cas en discussion. La commission du commerce de guerre et le Gouvernement n'ont jamais eu l'idée d'accorder une subvention à cette fabrique dans le but de stimuler la culture de lin au pays. La fabrique en question jusqu'à un certain point devait absorber la quantité de lin nécessaire pour alimenter son industrie. Cependant, l'objectif visé était un objectif de guerre purement et simplement. Mon honorable ami l'a fait observer, ce qui est bon aujourd'hui peut être mauvais demain, de sorte que pour apprécier justement un acte il est nécessaire de se reporter à l'époque où il fut commis. Or quels sont les motifs qui ont induit le Gouvernement à adopter cette ligne de conduite? Il est désirable que je les porte à la connaissance de la Chambre:

Considérant qu'il appert que nous n'avons pas reçu de filasse ou de fil de lin de la Grande-Bretagne depuis le premier janvier 1918, pour la fabrication des filets de pêche ou de ligneul à sellerie ou pour la fabrication des tissus qui entrent dans la confection des avions...

Et ces tissus étaient en grande demande à cette époque.

. .du fil de lin pour les chaussures militaires...

Il était également nécessaire de procurer des chaussures à nos soldats.

...du fil à machine pour la fabrication des harnais pour les chevaux de l'armée et employés aux travaux de la ferme, ou du fil de lin pour les besoins de la population civile du Canada.

Voilà les raisons sur lesquelles nous nous sommes appuyés dans le temps. Ce fut le manque absolu des articles nécessaires à ces fins qui décida la commission du commerce de guerre à la demande du Gouvernement à prendre des mesures afin de s'assurer si oui ou non il ne serait pas possible de fabriquer au pays ces articles de première nécessité dans les circonstances.

C'était là le but, et mon honorable ami a tort de croire que c'était pour stimuler la culture du lin. Ce sont les hauts prix obtenus tant pour la graine que pour la paille qui ont eu cet effet et, comme le cultivateur a pensé que ces hauts prix régneraient longtemps et que ses labeurs lui seraient profitables, il s'est employé à produire de la graine et de la fibre de lin. Mon honorable ami (M. Best) reproche à mes pauvres commissaires du commerce de n'avoir pas été prophètes.

M. BEST: Ce n'est pas à eux que je fais ce reproche.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami est peu prophète lui-même. Pour moi, je ne le suis pas, et je trouve peu raisonnable de demander un homme pris dans la tourmente d'il y a quatre ou cinq ans qu'il dise aux cultivateurs de la province d'Ontario ce que sera dans le monde la situation quatre ou cinq ans plus tard, à moins que le Tout-Puissant ne le lui indique. Seule l'inspiration divine le lui aurait fait prévoir; nulle science humaine ne l'aurait pu faire. Il est donc peu juste, ce me semble, d'exiger l'impossible de nos commissaires du commerce. Les Japonais, assure mon honorable ami, sont allés de l'avant; ils ont construit un vaste entrepôt, où ils ont amassé de la graine et de la paille de lin qu'ils se sont mis à vendre. Je crois bien que mon honorable ami nous raconte là une histoire de fée. Quand même cela serait vrai, le Gouvernement est incapable de suivre cet exemple: il ne pourrait pas prendre le blé, le lin ou n'importe quelle autre production, établir des entrepôts, les remplir et, ensuite, attendre qu'un acheteur se présente ou engager les gens à acheter.

M. BEST: Je n'accepte pas que l'on m'accuse d'être opposé à cette concession faite à l'industrie linière canadienne.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai pas dit cela.

M. BEST: Je faisais allusion à l'honorable député de Brome (M. McMaster).

M. McMASTER: Le raisonnement que j'ai fait ne me semble guère prêter à cette conclusion.

M. BEST: Ce dont je me plains, c'est que la prime ne soit pas d'un demi-million, ou même d'un million. Nous faisons partir d'ici notre filasse pour l'Angleterre où on la travaille, pour ensuite, nous la retourner valant des centaines de mille dollars. Ne serait-ce pas plus profitable au Canada d'encourager par une prime la mise en œuvre chez nous de cette filasse? L'objet de ma critique n'a pas été l'item en question, mais ceci: que la commission aurait pu savoir quelle quantité on avait en main chaque année. Peut-être que je me trompe, mais je pense que cela aurait pu se faire et, munis de ce renseignement, les cultivateurs n'auraient sans doute pas produit autant de lin.

Je n'ai pas dit que les Japonais avaient à Belfast un entrepôt de grande dimension; j'ai dit qu'ils avaient là un entrepôt où on pouvait voir toutes les variétés de

filasse qu'ils produisent en même temps que des échantillons de graines. Il suffirait pour cela d'une petite pièce et d'un homme. Un acheteur y pourrait examiner la filasse, la graine, et décider du nombre de balles de filasse et du nombre de boisseaux de graines qu'il prendra. La chose coûterait bien peu cher. Pour que les cultivateurs de la province d'Ontario se livrent à la production de la filasse, et Gouvernement devra établir dans la province un petit entrepôt. Personne ne voudra croire, j'espère, que je critique cette prime. Sans une telle concession, nous ne serions pas rendu où nous le sommes aujourd'hui en ce qui regarde l'industrie de la filasse.

M. SUTHERLAND: Nous nous sommes, je crois, quelque peu écartés de l'item en discussion, qui est de $26,000 pour une prime sur le fil de lin tiré au Canada du lin canadien. Cet item était l'année dernière de $30,000. Il est admis que nos cultivateurs ont dans les mains un stock immense de fibre de lin. Règle générale, je désapprouve les primes, mais, si jamais il fut un temps où le vote d'un tel crédit pût être justifiable, c'est bien maintenant. Je ne suis pas d'avis de ramener le chiffre de la prime à $26,000. En entendant l'honorable député de Brome, je n'ai pu m'empêcher de croire que, si nous avions en ce pays quelqu'un dont la faculté de prévoir l'avenir égalât la faculté de vue retrospective de mon honorable ami, ce serait merveilleux. La première fois qu'il fut question de cette prime, je m'y suis opposé, parce que, selon moi, la culture du lin est alors une industrie particulièrement propre aux contrés où la main-d'œuvre est abondante et peu coûteuse. Etudier l'histoire de la culture du lin et de la fabrication de la toile dans tous les pays du monde, et vous verrez que là où elle réussit le mieux c'est en Russie, dans l'Inde, en Belgique et en Irlande, pays où la main-d'œuvre est généralement peu coûteuse. Ces pays ont excellés dans la culture du lin et dans la fabrication de la toile.

Pendant la guerre, la demande de toile était tellement grande et le prix en était si élevé, que plusieurs personnes se sont occupées de la culture du lin, car elles savaient que nos conditions climatériques sont idéales pour ce genre de culture. Le prix en est donc à la baisse. Cet abaissement de prix pour la graine de lin, la toile et le chanvre, a eu lieu tout aussi bien d'ailleurs dans l'industrie des lainages.

[M. Best.]

L'on fabriquait la toile dans le pays avant que cet item de crédit fut placé dans les prévisions budgétaires. Dans la circonscription que je représente, il y avait une petite fabrique de toile; elle est maintenant affiliée à une manufacture qui est établie à Guelph. Ils y fabriquent la toile avec succès, et ce succès est dû en grande partie au fait que ce crédit a été porté aux prévisions budgétaires. Les cultivateurs de lin en ont en mains de grandes quantités pour lesquelles ils ne peuvent trouver d'acheteur. Je ne crois pas que nous ayons raison d'encourager nos industriels à tisser le lin en toile dans le pays, c'est pourquoi je suis cordialement en faveur de ce crédit. Au lieu de le réduire à $26,000, je crois que nous ferions bien de le laisser à $30,000.

M. COWAN: Je suis absolument en désaccord avec mon honorable ami de Brome (M. McMaster) à ce sujet. Il est, à mon avis, fort peu progressiste. Si son principe avait été suivi jusqu'ici, le Canada n'en serait pas arrivé là où il en est aujourd'hui. Il semble avoir les idées des conservateurs d'autrefois. Ce crédit qui figure au budget est d'un grand avantage pour le Canada, même si le marché du lin est à la baisse aujourd'hui. Nous avons prouvé que nous pouvons cultiver en Canada la meilleure espèce de lin pour fins de tissage, et cela nous vaut beaucoup plus que ce que cela nous a coûté en primes. Ce n'est pas l'industrie d'un jour seulement; l'industrie du lin existera toujours en Canada, on y emploiera des milliers d'hommes, et le cultivateur de lin en bénéficiera. Je crois que c'est le meilleur moyen à prendre si nous voulons l'expansion de cette industrie en Canada. Nous devons commencer absolument par les moyens que nous adoptons ici. Je crois que nous devrions tous appuyer cette demande de crédit, lequel contribuera au développement de cette industrie.

M. CAHILL: Le ministre prétexte la guerre comme excuse d'une mauvaise loi. Je crois que le ministre, en effet doit des excuses, car un ministère qui croirait que l'hiver est la bonne saison pour la culture du lin dans notre pays devait avoir des idées plus ou moins confuses. Le décret relatif à l'encouragement de l'industrie du lin a été adopté en septembre. Ce seul fait, il me semble, indique que les idées du ministre devaient être absolument confuses. S'il eut attendu un temps plus opportun, il eut constaté que la guerre était finie, et il

se fut évité la critique qu'il a reçue de ses propres partisans cet après-midi, critiques dues à son manque de connaissances concernant l'industrie linière.

Un membre a demandé si ce n'était pas plutôt le Gouvernement en entier qui était responsable de ce décret. Je suppose que le Gouvernement lui-même en est responsable. Ce n'est certes pas le Parlement qui est responsable. Le Parlement n'a pas été consulté à ce sujet, et il n'a eu rien à y faire. Le Gouvernement a agi d'après un principe de droit divin, alors qu'il décidait ces questions par décret en conseil, au lieu de les faire régler par le Parlement. Ils ont rendu ce décret en hiver; ils n'ont pas attendu que la Chambre fût en session, alors qu'il en eut encore été temps, pour savoir si cette loi était vraiment nécessaire. Je dis donc que le Gouvernement a mal agi en ceci, et le ministre mérite les critiques qu'il a reçues cet après-midi de ses partisans.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le lin croît mieux lorsqu'il est semé sur un banc de neige.

M. CANNON: Les détails concernant cet item de crédit ne se trouvent pas dans le 3e volume du rapport de l'audieur général. Je serais très obligé au ministre s'il voulait me dire où les trouver. Je dois une explication au comité relativement au crédit précédent. Le ministre et moi, certainement sans manque de bonne foi de sa part ou de la mienne, avons induit le comité à erreur lorsque nous avons consenti à ce que cette demande de crédit fût suspendue. J'ai dit que les détails n'étaient pas dans le 3e volume, mais dans le 4e, et mon très honorable ami croyait la même chose. Je dois donc rectifier mon assertion tout autant que son impression. Les détails se trouvent dans le 3e volume, et si le ministre désire retourner à ce crédit, je retire mon objection. Me dira-t-il, s'il le peut, où se trouvent les détails concernant le crédit du lin dans le rapport de l'auditeur général?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si je dois répondre à mon honorable ami précisément selon sa question, les détails de ce crédit ne se trouveront pas avant qu'ils n'aient été calculés sur la production et que les comptes aient été acquittés et vérifiés.

Ces renseignements se trouveront dans le rapport de l'auditeur général, probablement dans le rapport de 1922.

M. VIEN: Nous entendons parler de la dépense du dernier exercice.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: S'il y a eu des dépenses l'an dernier, elles ont été fort minimes, et je me demande si le rapport de l'auditeur général en ferait mention cette année. Les comptes approuvés figureront dans le rapport du prochain exercice. Je suis bien aise de revenir à l'item 346; je regrette, cependant, d'avoir à dire que ma confiance en la véracité de mon honorable ami a été fort ébranlée. Il me disait d'un air si franc qu'on ne trouverait les précisions que sous la lettre "Z" que je l'ai cru sur parole. Dorénavant force me sera d'aller aux renseignements chaque fois qu'il affirmera quelque chose.

M. McCOIG: Le ministre a-t-il quelque encouragement à donner aux producteurs de lin quant à l'avenir? Ce que le député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a dit tantôt est absolument vrai. Les renseignements que leur ont donnés des représentants ou des amis du ministère ont engagé plusieurs producteurs de lin par tout l'Ontario à s'adonner à cette industrie. Ils se sont mis à l'œuvre et ils ont obtenu une récolte qu'ils ont encore sur les bras. Ils ont fait de grands frais, ayant déboursé de l'argent qu'ils auraient pu employer plus avantageusement ailleurs, et ils ont maintenant du lin dont ils ne peuvent pas se défaire.

Je ne tiens pas ce langage par malveillance ni dans le dessein de reprocher au ministère d'avoir encouragé telle ou telle industrie. Je pense qu'il a raison de prendre les mesures qu'il lui semble nécessaires de temps à autre afin de favoriser une industrie qui, espère-t-il, sera lucrative pour les producteurs. Cependant, je demande au ministre s'il a des conseils au sujet de l'avenir à donner à ceux qui se sont sérieusement adonnés à cette industrie, ont fait de grands frais, ont acheté des machines et construit des bâtiments pour y mettre leurs récoltes. Leur conseillerait-il de poursuivre leur entreprise ou d'y renoncer pour s'occuper d'autre chose?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne ferais certainement ni l'un ni l'autre, et bien téméraire serait celui qui entreprendrait de donner des conseils aux gens sur la manière d'appliquer leur esprit d'entreprise et de dépenser leur argent relativement à la production à l'avenir. Tout ce qu'on peut dire c'est que les gens doivent exercer leur discrétion, éclairés parce qu'ils connaissent du monde et des affaires. Les placements doivent se faire d'après ce que chacun pense de ce que l'avenir tient en réserve, et ce serait assumer une grande responsabilité que d'entreprendre de con-

seiller aux gens de continuer à produire du lin parce que dans deux ans, ils pourront le vendre à de bons prix. Il n'est pas possible de faire une prédiction semblable, et si cela se pouvait, ce ne serait certainement pas dans les circonstances actuelles.

Que l'honorable député réfléchisse un instant et il comprendra que cela est vrai. Pourtant, nous ne pouvons pas piétiner sur place. Si un gouvernement doit faire quelque chose, il doit procéder d'après des principes généraux, nous conseiller de produire et de cultiver tout ce que nous pouvons; mais, après tout, c'est au producteur lui-même d'user de sa discrétion et de décider s'il suivra ce conseil, même s'il est donné avec les meilleures intentions et sur la foi des renseignements qu'il est possible de se procurer dans le moment.

Nul n'ignore que les choses changent, que parfois les changements sont si subits que ce qui semblait un jour le comble de la sagesse dans la poursuite d'une industrie peut devenir le comble de la folie un autre jour et qu'une ligne de conduite qui semblait sage précédemment peut donner des résultats désastreux plus tard. Je n'ai pas de spécifique pour cette sorte de choses et si mon honorable ami en a un, j'aimerais en connaître la formule.

M. EULER: A-t-on fondé plusieurs manufactures qui ont droit à la prime?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Une.

M. EULER: A-t-elle droit à la prime, soit qu'elle fabrique ou ne fabrique pas de filé.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Sur le pied de tant la livre suivant le "lea"—leur mesure—ce qui signifie le filé fin ou gros, selon le cas. La prime est de tant par livre de filé d'un certain fini.

M. EULER: Les intéressés reçoivent-ils une prime uniquement parce qu'ils ont érigé une manufacture ou sont-ils tenus de fabriquer du filé?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Rien n'est payé s'il n'y a pas de fabrication.

M. VIEN: Qu'a-t-on dépensé de ce crédit de $30,000 l'an dernier?

M. McGIBBON (Muskoka): Quel est le nom de la compagnie dont le ministre a voulu parler?

M. VIEN: Pardon.

[Le très hon. sir George Foster.]

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Du 1er avril 1920 au 31 décembre de la même année, nous avons versé $3,939.00 à titre de prime pour 110,011¾ livres de fil de lin.

M. EULER: Quel est le nom de la compagnie et où se trouve sa filature?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est la Dominion Linens, Limited, de Guelph.

M. CANNON: Pour quelle raison le chiffre du crédit est-il moins élevé cette année?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je l'ai dit, le chiffre de la prime dépend du volume de la production. A l'heure actuelle, il n'y a qu'une seule filature qui fonctionne, et il est impossible que la production en soit assez forte pour motiver le paiement de $30,000; c'est pour cela que nous avons réduit le crédit à $26,000. Il est assez peu probable qu'elle gagne cette somme; en tout cas, elle ne la recevra que si elle y a droit.

M. PEDLOW: Le député d'Oxford-Sud a parlé sur ce crédit; en signalant la situation relative à la production du lin et à la fabrication du fil, il a déclaré que le bon marché de la main-d'œuvre étrangère est une des causes qui font que le Canada ne peut soutenir la concurrence des autres nations. Je trouve une autre raison à cela dans la différence de climat. En Belgique, en Hollande, en Russie et surtout dans le nord de l'Irlande, le climat est beaucoup plus favorable qu'ici à la production d'une paille fine. C'est cela qui mettra à jamais le Canada dans l'impossibilité de fournir à l'étranger du lin aussi fin que celui qui s'obtient en d'autres pays.

Il existe encore une autre cause à laquelle on ne semble pas s'être arrêté cet après-midi. En Europe, on ne cultive le lin que pour en récolter la paille, tandis qu'au Canada on vise, si je ne me trompe, à en récolter et la paille et la graine; or, il est impossible d'obtenir du lin de belle qualité si on en récolte en même temps la graine. Si on laisse le lin debout jusqu'à ce que la graine soit mûre, on obtient une paille moins fine, et c'est ce qui fait que le producteur canadien, dont le lin n'est pas de la plus belle qualité, ne peut soutenir la concurrence étrangère.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je ne songe pas à prolonger le débat, mais comme l'honorable préopinant a affirmé certaines choses de façon positive, je me crois tenu de dire au moins quelques mots.

M. PEDLOW: Je ne suis pas encore au bout de mes observations. L'honorable député a-t-il quelque question à me faire?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Non; mon honorable ami peut continuer son discours.

M. PEDLOW: Ce que je viens de dire de la culture du lin n'est pas moins vrai pour ce qui en regarde la fabrication. Aux yeux de quiconque est le moindrement au fait de l'industrie du lin, il est hors de doute que l'on ne saurait tisser au Canada des toiles de la finesse de celles qui s'obtiennent dans le nord de l'Irlande. Cela est encore attribuable à la différence de climat. Dans l'Irlande septentrionale, l'humidité de l'atmosphère est exceptionnellement favorable à la production de la paille, d'abord, et, en second lieu, à la fabrication des toiles. Tel étant le cas, il me semble impossible d'obtenir en ce pays du lin ou des toiles capables de concurrencer les tissus fins qui se fabriquent dans les vieux pays.

C'est en connaissance de cause que je parle en ce moment, car, outre l'expérience que j'ai acquise dans le commerce des tissus de lin, je suis au fait de tout ce qui a trait à cette industrie; manutention de la graine, arrachage, rouissage, royage, filage du lin; tissage, finissage et mise en vente de la toile. Avec une telle expérience, je dois savoir de quoi je parle. Certains prétendent, je sais, que ce que je dis n'est pas exact; ceux-là parlent sans connaître, car on a je ne sais combien de fois tenté, dans des conditions artificielles, de fabriquer des tissus aussi fins que ceux qui s'obtiennent en Europe; mais ce fut peine perdue.

C'est-à-dire qu'on a essayé de procédés artificiels dans la fabrique où le matériel est filé et tissé, mais, même dans ce cas, la qualité de l'article fini ne pouvait se comparer à celle de l'article manufacturé dans le nord de l'Irlande. Je désirerais aussi donner quelque attention au point soulevé si à propos par mon honorable collègue de Dufferin (M. Best). Nous avons des commissaires du commerce dans tout l'univers, mais que font-ils? L'honorable député de Regina (M. Cowan) a présidé une assemblée de membres du Parlement, il y a quelques jours, lorsqu'un particulier a fait une conférence sur des questions commerciales. Le conférencier a dit qu'il avait parcouru l'univers, dans l'intérêt de sa maison, afin d'obtenir des renseignements utiles touchant la fabrication et la vente des produits de cette industrie. L'an dernier, il a franchi une distance de 41,000 milles, et je lui ai entendu dire, avec surprise, que dans tous ses voyages il n'a rencontré qu'un seul commissaire canadien débrouillard qui pût l'aider. Je ne mentionnerai pas le domicile de ce commissaire, mais, le ministtre, s'il veut s'éclairer à ce sujet, apprendra des choses intéressantes en s'adressant à des membres de la droite. Maintenant, je vois dans le rapport de l'auditeur général, aux pages Z—20, Z—21, Z—22 et Z—23, une liste de trente-six commissaires du commerce canadiens.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si mon honorable ami veut bien me le permettre, ne trouve-t-il pas que cette discussion serait plus appropriée, lorsque nous examinerons, un peu plus tard, l'article qui se rapporte à ces commissaires?

M. PEDLOW: En principe, je ne doute pas que le ministre ait raison, mais je mentionne la chose en passant pour insister sur un point auquel mon honorable collègue de Dufferin a fait allusion. Nous avons des commissaires du commerce à Yokohama, à la Havane, dans les Barbades, à Rio-de-Janeiro, à Vladivostock, à Shanghaï, à Cape-Town, à Buenos-Aires, à Rotterdam et autres endroits de la même consonnance que la fin du dernier endroit que je viens de nommer.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est une façon affreuse de jurer.

M. PEDLOW: Bien qu'il y ait des commissaires du commerce dans toutes ces places, il n'y en a pas un seul dans la ville de Belfast. Pourquoi le ministre, qui a obtenu, l'an dernier, $30,000 pour l'encouragement de l'industrie du lin; et demande encore une somme de $26,000, n'a-t-il pas de représentant dans la ville de Belfast pour s'occuper des intérêts des Canadiens qui ont ce fil à vendre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: D'abord, le Canada ne peut pas tout faire à la fois. Il y a un grand nombre de villes outre Belfast où nous n'avons pas de commissaires du commerce. Comme l'a dit mon honorable ami, nous avons environ trente commissaires, mais même ceux-là ne suffisent pas à faire face à nos besoins. Nous les déléguons là où nous croyons retirer le plus d'avantages. A l'heure actuelle, je croirais qu'il est assez dangereux de vivre à Belfast.

M. PEDLOW: Un commissaire du commerce serait aussi en sûreté à Belfast que

dans les Bahamas, à Shanghaï ou à Vladivostock.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mais on ne peut sortir.

M. PEDLOW: Il semble ridicule de la part du Gouvernement canadien, d'encourager la production du lin au Canada et d'accorder des primes dans ce but, si tout en ne nommant pas un agent dans la ville de Belfast, le centre de cette industrie, qui s'occuperait des intérêts des Canadiens.

M. GLASS: Touchant les observations de l'honorable député qui vient de prendre la parole, je désire dire qu'il assume une grave responsabilité en blâmant l'appui que le Gouvernement essaie de donner à une industrie canadienne qui promet tant. Je regrette que la situation de l'univers ait empêché, jusqu'à présent, les manufacturiers d'Irlande, et je dirai même de Belgique, qui sont des experts dans la culture et la fabrication du lin, d'établir des usines chez nous en bénéficiant de cette prime pour l'encouragement de l'industrie du lin au Canada. Il est évident que c'est le comble de la folie pour nous de continuer à être les serviteurs de l'Europe, de continuer à envoyer là-bas notre matière première pour qu'elle y soit manufacturée et nous soit vendue chez nous.

La Chambre et la presse également semblent douter de la compétence des Canadiens à produire du lin de qualité supérieure.

Un Belge haut placé, qui était de passage ici il y a quelques temps, a déclaré au cours d'une entrevue accordée au *Montreal Star* que le Canada produisait une filasse de lin aussi fine qu'on peut la désirer dans le monde civilisé, mais que, jusqu'ici, les Canadiens n'avaient pas su traiter leur lin aussi scientifiquement que les producteurs de Belgique, d'Irlande et d'autres pays. Mais, monsieur l'Orateur, le véritable objet de l'établissement d'une branche de culture du lin à la ferme expérimentale n'était pas de montrer à nos cultivateurs comment cultiver le lin, ce qui est très facile, mais bien comment l'utiliser après qu'on l'a fait pousser. Vous pouvez avoir une récolte de lin qui ne vaille pas $5 l'acre après qu'elle est faite et, cependant, ce même lin, après avoir été roui et teillé par des experts peut représenter une valeur de $300 à $350 l'acre. C'est pour cela que nous voulons recevoir les instructions du ministère de l'Agriculture.

Alors, une fois que nous avons produit cette qualité de lin égale à la meilleure qui se puisse produire en Europe, le département du Commerce et de l'Industrie vient encourager par ses primes le filage de la filasse en filés. Cela veut dire filer la filasse en fils dont on fait les tissus. Le résultat de cet encouragement a été l'installation à Guelph d'une usine dirigée par la compagnie Dominion Spinners qui utilise du lin canadien pour fabriquer d'abord des filés, puis des tissus dans une usine adjacente. La qualité de sa marchandise se prouve par le fait que les chemins de fer nationaux, le Pacifique-Canadien, l'hôtel King Edward et autres grandes institutions qui exigent des toiles d'excellente qualité pour leur linge de table se fournissent à la compagnie Dominion Spinners, Ltd. En d'autres termes, elles achètent des toiles tissées dans une filature canadienne avec des filés provenant de filasse canadienne. La compagnie Brokklyn Linen Mills, de Belfast, Irlande, a toujours étudié la possibilité de fabriquer la filasse en Canada dans le but d'y établir des filatures.

Je crois donc, monsieur l'Orateur, qu'avec les forces hydrauliques immenses que nous possédons et le fait que nous pouvons produire une filasse d'excellente qualité, il n'existe aucune raison pour ne pas encourager les industries du filage et du tissage afin de les développer autant que possible. Je crois que si nous établissions plusieurs usines pour faire le filage—et j'espère que cela arrivera—les $25,000 ou $26,000 réservés aux primes ne suffiraient pas et je chéris l'espoir que cette industrie puisse se développer suffisamment pour que le règlement des primes exige un montant plus considérable.

Cet après-midi, au cours de la discussion, j'étais à mon bureau occupé à dicter une longue lettre de protestation au journal le *Star* de Montréal touchant un article qu'il a publié il y a huit jours. Un monsieur Ireland, de la maison Ireland Frères, de Belfast, importants filateurs de toile, s'est laissé interviewer par un reporter ignorant complètement le sujet, absolument ignorant du sujet sur lequel il interrogeait. En exprimant son optimisme et son espoir dans l'avenir de l'industrie, M. Ireland a déclaré qu'avec les conditions qui existent actuellement dans le monde l'approvisionnement visible n'égale pas un tiers de ce qu'il faudrait pour alimenter les usines d'Irlande pendant une année. Et cependant, malgré cet état de choses et l'impossibilité qui existe de voir la région de la Baltique et autres districts producteurs revenir aux condi-

tions normales, le prix de la filasse a baissé à tel point qu'il est maintenant en dessous du coût de production dans le pays. C'est là une chose fort malheureuse, mais cela ne doit pas nous décourager parce que les frais de production ont été l'an dernier tout à fait anormaux à cause du taux élevé des salaires. M. Ireland a exprimé l'opinion que cette situation nous fait conclure que, dans un avenir rapproché, la consommation de la filasse doit augmenter et qu'aussitôt que les détaillants achètent des toiles, les filateurs allégés de leur réserve, se tourneront vers les producteurs et épuiseront promptement la quantité minime de filasse qui existe actuellement. Conséquemment il est plus que possible que nos cultivateurs s'en tireront avec un bon profit s'ils veulent avoir de la patience.

Mais ce n'est pas sur ce point que je proteste contre cet article et la question sur laquelle je désire attirer l'attention du directeur du service de la filasse à la ferme expérimentale est celle-ci: Le journaliste a demandé à M. Ireland ce que les gens d'Irlande et du reste de l'Europe pensaient de la filasse canadienne. Il dit: Oh! la filasse canadienne n'a pas beaucoup de succès.

Il ne pourrait rien dire contre sa qualité, puisqu'elle était bonne, mais on cultivait le lin, au Canada, surtout pour sa graine. Cet homme a donc fait une affirmation absurde. Il est vrai que, dans l'Ouest, on cultive le lin pour sa graine, mais dans les provinces d'Ontario et de Québec on ne cultive le lin que pour sa fibre, et nous avons réussi à récolter du lin dont la fibre égale, en qualité, la meilleure fibre récoltée dans aucune autre partie du monde.

Je soutiens, monsieur l'Orateur, qu'il est du devoir du Gouvernement, en ces temps critiques, de ne pas perdre courage. Nos producteurs sont toujours confiants. Ils cultiveront plus de lin l'année prochaine, mais pas autant qu'autrefois; ils tâtonnent. A mainte reprises, j'ai exprimé, dans cette Chambre, l'opinion qu'il incombe à nos producteurs de chercher à obtenir plutôt la qualité que la quantité; que cent arpent de bon lin dont on peut retirer une bonne fibre valent mieux que cinq cents arpents de lin de qualité médiocre, dont on ne peut vendre la fibre vu la concurrence de la Russie, du Japon et des autres pays qui cultivent le lin. J'espère que le Gouvernement restera ferme dans la décision quil a prise et continuera le bon travail qu'il a commencé, en établissant une station agronomique dans la zone de culture du lin à fibre et qu'il favorisera, au moyen d'essais l'adoption de meilleures méthodes de culture et l'emploi d'instruments aratoires convenant plutôt à cette culture. Il n'existe pas de raison qui nous empêche de perfectionner notre industrie linière dans la plus grande mesure qu'elle comporte, puisque c'est une industrie qui augmentera énormément les ressources de notre pays.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je ue puis laisser passer sans protester l'affirmation que vient de faire l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Pedlow). Dans mon comté, on compte cinq filatures de lin auxquelles on a transporté, l'an dernier, le lin à fibre récolté sur une étendue de terre dépassant deux mille acres. Quelques-unes de ces filatures sont exploitées depuis cinquante ans, au moins; elles ont administré leurs affaires de telle façon qu'on a envoyé la fibre qu'elles produisaient à Belfast où on l'a jugée être de la meilleure qualité, sous tout rapport. Incontestablement les habitants de mon comté sont en mesure de récolter la meilleure qualité de fibre de lin qui existe. Je fais cette déclaration, dans l'unique but de remettre au point l'affirmation de l'honorable député de Renfrew-Sud.

M. PEDLOW: Il me fait réellement plaisir de noter la rectification faite par l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong). Je suis heureux également de voir l'honorable député de Middlesex-Est (M. Glass) à son siège. Au cours du débat, je l'ai cherché des yeux, et vu que mon honorable ami a fait une spécialité de l'étude de cette question et qu'il l'a débattue, à maintes reprises, dans cette Chambre des communes, étudier le sujet en son absence m'a fait l'effet de voir jouer Hamlet sans le principal acteur, le prince du Danemark. J'ai été heureux d'apprendre de sa bouche les faits relatifs à la production de la fibre et de savoir que, dans Ontario, au moins, on n'a pas essayé de cultiver le lin simultanément pour la graine et la fibre. On l'a tenté au début de la production du lin, mais sans résultat satisfaisant. Je suis certain que les renseignements que l'honorable député de Middlesex-Est a donnés à cet égard seront d'un très grand intérêt pour le public en général.

M. GLASS: Le fait que nous pouvons cultiver le lin et pour sa graine et pour sa fibre donne toujours lieu à une certaine confusion. La caractéristique et les méthodes de culture dans la production du lin pour la fibre et celle du lin pour la graine diffèrent entièrement. Pour produire le lin

en vue de la graine, on sème un demi-boisseau à l'acre et l'on obtient une javelle courte et grosse qui étend ses branches et qui porte plusieurs capsules granifères. Les statistiques font voir que dans une bonne terre et dans des circonstances favorables, on a récolté jusqu'à vingt-huit boisseaux à l'acre. On cultive en vue de la graine et l'on ne s'occupe nullement de la fibre; depuis des générations on a brûlé la javelle comme inutile, vu qu'on ne pouvait l'utiliser. Dans les provinces d'Ontario, de Québec, de la Colombie-Anglaise et dans celles ou nous cultivons le lin pour sa fibre, la graine est d'une nature tout à fait différente. C'est une graine qui a perdu de ses qualités dans le cours de longues années de culture. Elle provenait originairement de Riga, Russie, avait été améliorée en Hollande et envoyée de là au Canada; on la cultive comme on le fait en Irlande. Nous l'appelons "Dutch Child". On sème cette graine au taux d'un boisseau et demi, au lieu d'un demi-boisseau de l'acre et l'on obtient ce résultat qu'au lieu de récolter une paille courte et forte, on récolte une paille qui mesure de trente-six à quarante-cinq pouces de hauteur dont toute la surface extérieure est couverte de cette fibre. La graine du lin que l'on cultive pour son huile contient plus d'huile que la graine cultivée pour la fibre et cela, dans une proportion de vingt-cinq pour cent. Ainsi donc, lorsqu'il s'agit de vendre la graine du lin textile à une huilerie, il y a tare, car le rendement d'huile de cette graine n'est pas aussi fort que celui de la graine du lin ordinaire.

Le fait que nous cultivons cette sorte de lin dans l'Ouest et une autre sorte ailleurs prête à confusion, si bien que les pays d'Europe se trompent sur notre capacité de production. Il importe donc de faire bien comprendre au public au moyen de propagande et de réclame, qu'il y a deux variétés bien distinctes, dont chacune a son utilité. C'est en quelque sorte une erreur de dire qu'on ne peut pas cultiver le lin pour la filasse en même temps que pour la graine, car nous sommes le seul pays au monde où cela peut se faire. Nous arrachons la plante au moment où la graine n'a pas encore atteint tout son développement, c'est-à-dire quand elle n'est pas encore mûre; mais restant attachée à la tige, elle continue de mûrir sans que la qualité s'en trouve altérée. Naturellement, le Gouvernement exige qu'on certifie la qualité de toutes les graines expédiées en Europe comme semence; elles ne doivent pas contenir plus d'une mauvaise graine par once avoirdupois, c'est-à-dire par chaque 3,390 graines de semence et elles doivent germer dans une proportion de 90 pour 100. Mon honorable ami admettra que si nous pouvons retirer du lin à filasse une graine dont la germination atteint la proportion de 90 pour 100, on ne peut guère dire qu'il est impossible de retirer filasse et graine de la même plante. Or, les expériences ont prouvé que la germination atteignait dans certains cas jusqu'à 95 et 98 pour 100. Nous avons donc réellement la graine, mais nous ne tenons pas à la vendre aux fabricants d'huile si nous pouvons écouler le produit sous forme de filasse. En effet, l'an dernier s'il valait pour la filasse $10 le minot tandis qu'il n'en vaut pas la moitié maintenant pour l'huile. Il ne semble pas y avoir de demande pour la graine de lin à filasse, en raison de l'excédent de graines hollandaises. Les cultivateurs de lin qui cultivent pour la filasse sont obligés de vendre leur graine à 20 pour 100 meilleur marché que le prix de la graine à huile de l'Ouest, parce qu'elle ne contient pas une aussi grande proportion d'huile.

M. PEDLOW: L'honorable député de Middlesex-Est (M. Glass) a confirmé ce que j'ai dit, à savoir: que lorsque vous essayez de cultiver le lin pour la filasse en même temps que pour la graine, la qualité de la première est dépréciée. On ne peut pas produire une bonne qualité de filasse en même temps qu'une graine mûrie à point. Le ministre a dit, au cours de la discussion, cet après-midi, qu'il ne désirait pas donner de conseils aux cultivateurs ou à qui que ce soit à ce sujet. Mais après les remarques qui ont été faites ici aujourd'hui, il a pu se rendre compte que ce ne sont pas des conseils que les cultivateurs désirent, mais plutôt des renseignements sur les meilleurs moyens à prendre pour écouler ce produit. Que le département du Commerce leur donne les renseignements exacts et ils seront satisfaits, car ils auront alors obtenu ce qu'ils voulaient.

M. McKENZIE: On a dit, au cours du débat, que c'était une vieille industrie qui existait au Canada depuis cinquante ou soixante ans et que nous produisions ici la meilleure qualité de filasse du monde entier. Alors, je ne vois pas pourquoi le ministre a donné des primes pour encourager cette industrie. Généralement, les primes sont destinées aux industries naissantes et avant de l'accorder le ministre s'assure que l'industrie en question a un caractère national et un avenir devant elle. Pourquoi donc a-t-on donné des primes dans ce cas?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Ce que j'ai dit a trait à la filasse de lin et à la graine de lin. Je n'ai dans mon district aucune industrie de ce genre exigeant une prime. La seule fabrique de filé du Canada se trouve à Guelph.

M. McKENZIE: Nous avons la matière première en abondance et de tout premier choix: nous avons su si bien l'utiliser que depuis cinquante ou soixante ans elle fait prime sur le marché universel. Puisque nous avons un si beau produit, pourquoi ne continuerions nous pas à l'utiliser sans pour cela avoir besoin de prime? S'il faut une prime pour le lin, que mon honorable ami prétend être d'excellente qualité, la même chose ne devrait-elle pas s'appliquer à toutes nos industries? Prenons par exemple un pêcheur qui aurait l'idée de vendre de la morue sans arêtes ou du flétan en conserve ou tout autre produit constituant une innovation dans ce genre de commerce; il pourrait venir trouver le Gouvernement et lui dire: "Si vous me donnez une prime sur chaque boîte ou baril de poisson, je fabriquerai un produit mieux prêparé". On lui répondrait: "Vous avez la matière et toutes les facilités voulues; arrangez-vous tout seul, bien ou mal, car nous ne pouvons pas distribuer des primes à toutes les industries du pays".

J'ai compris que le ministre disait qu'une seule usine en Canada filait ce genre de filé et la prime est accordée seulement pour le lin filé. En conséquence, si ces $26,000 doivent aller à une seule usine, je tiens à avoir de plus amples explications du ministre. Tant que je n'avais pas examiné cet article plus attentivement, je croyais que la prime allait au cultivateur, c'est-à-dire qu'il la touchait quand il produisait du lin sous une forme ou une autre. Cependant, le cultivateur ne touche rien du tout. Tout l'après-midi, nous avons débattu chaudement ce que le cultivateur allait recevoir, tandis que le cultivateur n'a droit à rien, puisque la prime dit que le lin doit être filé. S'il n'existe, comme je le comprends, qu'une seule manufacture au Canada qui emploie ce procédé, je n'aime pas beaucoup cette idée de donner $26,000 à une seule maison. Je désirerais plus d'explications pour savoir comment il se fait que nous avons discuté la surproduction du cultivateur et la prime destinée à aider ce cultivateur tandis qu'il ne reçoit pas un sou.

M. SUTHERLAND: Demandez cela à l'honorable député de Brome (M. McMaster).

M. McKENZIE: Je discute actuellement cette question avec le ministre et c'est mon opinion comme mon habitude de toujours chercher mes renseignements au ministère, la source responsable. Je ne prendrais pas même le risque d'aller à Oxford-Sud, bien que ce soit peut-être là que se trouve la source la plus riche au monde dans le moment. Si le cultivateur ne touche pas cette prime et s'il n'y a qu'un individu qui fasse le filage, pourquoi allons-nous lui donner ou lui faire gagner $26,000 d'un trésor déjà si appauvri? Le ministre nous a dit, il y a peu de temps, que la prime sur le pétrole allait au cultivateur qui recevait ainsi une petite part des bénéfices de la production du pétrole. Si le cultivateur qui produit du lin doit être encouragé, pourquoi ne pas lui donner la prime sans attendre qu'un autre prenne le lin roui, le tisse et recoive la prime pour avoir fait cette opération? Le filateur ne court aucun risque, il n'est pas obligé d'acheter du cultivateur et il ne filera qu'en autant qu'il trouvera des débouchés pour ses filés. Je ne comprends pas bien comment il touche une prime et pourquoi on ne donne rien au cultivateur chez qui le produit peut s'accumuler. D'un autre côté, dès que le fabricant voit la possibilité de vendre son produit manufacturé après qu'il a filé la filasse, il touche une prime. C'est là une chose que je crois inconséquente.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que mon honorable ami n'était pas ici quand j'ai expliqué pourquoi cette prime avait été accordée en premier lieu. S'il avait été ici, il saurait que c'était une mesure de guerre et qu'on ne l'a pas établie pour faire augmenter la production du lin, mais pour pouvoir obtenir le fil de lin qui manquait dans le pays et qui était essentiel aux pêcheurs, marins et bourreliers comme à tous ceux qui s'en servaient uniquement dans la fabrication de leurs produits. Mon honorable ami pourrait employer le même raisonnement touchant une industrie qui l'intéresse. Pourquoi a-t-on payé une prime sur les tôle d'acier et de fer? Pourquoi ne pas avoir accordé la prime aux mineurs qui tirent le minerai de la terre? La même réponse s'applique aux deux cas. Ce que le pays et le ministère demandaient à cette époque n'était pas la graine ou la filasse de lin, c'était un article qu'on n'avait jamais fabriqué au pays auparavant, quelque chose qui manquait complètement et qui était absolument essentiel pour les fins que j'ai citées. Il nous fallait trouver un fabricant pour filer la filasse et en faire des fils utilisables pour divers articles et pouvant aussi servir au

tissage des étoffes. Mon honorable ami part d'une base fausse quand il croit que la prime a été adoptée pour encourager la production du lin tout simplement, soit en graines, soit en filasse. La prime stimule la production du lin indirectement. La prime est accordée à toute usine qui installera les machines et fabriquera le filé. Si mon honorable ami ou ses associés veulent trouver le montant nécessaire, installer les machines voulues et filer la filasse de lin, il aura sa part de la prime, on ne l'accordera pas à un seul fabricant. Mais, il n'y a qu'une usine installée et son propriétaire est conséquemment le seul fileur de lin en Canada.

M. McKENZIE: Le ministre établit une analogie entre la prime accordée au fileur de fibre et celle qui est accordée au producteur d'acier. Quand il parle d'une prime au producteur d'acier ou de fer en gueuse, nous sommes en face d'un cas précis et nous en connaissons exactement les circonstances. Il n'y a pas de question de propriété dans le cas de l'acier, car l'individu fabriquant le fer en gueuse possède aussi la matière première.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pas nécessairement.

M. McKENZIE: Il n'y a eu qu'un cas particulier au Canada, ou deux au plus.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami se trompe. La prime a été accordée au fer en gueuse auquel était mêlée une certaine proportion assez importante de minerai de fer étranger. Il ne s'ensuit pas nécessairement que celui qui a fabriqué le fer en gueuse possédait les mines de fer.

M. McKENZIE: Il n'y a jamais eu autre chose. Il y a eu seulement deux compagnies au Canada qui ont reçu beaucoup d'avantages—la Dominion Coal Company et la Nova Scotia Steel and Coal Company et toutes les deux possédaient leur minerai de fer. La prime n'a jamais été donnée à quelqu'un simplement parce qu'il avait le minerai et ne le manufacturait pas. Je ne veux pas retarder le ministre un seul instant dans l'adoption de son budget. Je tiens seulement à lui dire que nous paraissons suivre une pratique différente de ce qui était l'usage en examinant les crédits. C'était l'habitude qu'un ministre fasse adopter ses crédits sans beaucoup de difficulté de la part de ses amis, mais c'est différent aujourd'hui et je suggérerai au ministre de faire adopter ses crédits en caucus pour qu'en les présentant ici il n'ait à batailler qu'avec ceux qui ne sont pas de son parti. En vérité, tout l'après-midi a été employé par la fusillade provenant des membres qui siégent derrière le ministre. Il a eu très peu de difficulté de ce côté-ci de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: Ce décret du conseli a-t-il été adopté sous l'autorité de la loi des mesures de guerre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. ROBB: Le ministre vient d'admettre que le décret du conseil avait été adopté sous l'autorité de la loi des mesures de guerre. J'avais cru, d'après une de ses déclarations précédentes, que nous avions passé un marché pour trois ans et que nous ne pouvions pas, si nous voulions tenir notre parole comme nation, abroger le contrat avant la fin de sa durée. Je ne suis pas certain de le citer fidèlement. En réponse à une question posée par l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria, le ministre vient de déclarer que jusqu'à maintenant une seule filature canadienne avait profité des avantages de ce marché. Je suppose que le ministre pourvoit cette année dans son budget à la subvention que cette filature va gagner?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ou toute autre qui pourra la mériter.

M. ROBB: Je constate que le crédit est pour une subvention aux manufacturiers de lin non compris les dépenses d'inspection. Je suppose que $5,000 couvriront suffisamment les dépenses d'inspection. Si c'est exact, le ministre subventionnera cette filature particulière, pourvu qu'il emploie les $26,000, du montant de sept pour cent sur $300,000. Cela pourrait outiller une assez belle filature. Les actionnaires de cette filature particulière pourraient recevoir un dividende privilégié de 7 p. 100 sur $300,000; je ne crois pas que ce soit un mauvais calcul.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le calcul de mon honorable ami n'est pas juste en ceci. Si cette filature avec son outillage peut fabriquer une quantité suffisante de fil de lin pour qu'il soit nécessaire de lui payer une prime de $20,000 sur le nombre de livres qu'elle fabriquera, elle recevrait les $20,000 et mon honorable ami raisonnerait juste, mais à son taux actuel de production elle ne recevra pas ce montant. Si une autre filature était outillée et produisait du fil, elle partagerait pro-

portionnellement la prime qui ne peut pas dépasser $25,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le crédit est de $26,000.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cela comprend les dépenses d'inspection.

M. ROBB: J'avais accordé $5,000 pour cela, laissant une prime de $21,000. Le fait reste que le ministre fournit un dividende privilégié de 7 p. 100 sur un placement de plus de $300,000 pour trois ans. Or, le ministre a en vue ou que cette compagnie particulière recevra la prime entière ou qu'une autre compagnie profitera de l'offre et voudra partager, autrement il ne serait pas nécessaire de voter tout ce montant. Je crois que ce serait préférable pour le ministre de mettre le comité dans sa confidence étant donnée l'opposition soulevée par ses partisans. L'opposition à ce crédit, provient je crois en grande partie de ce que cette filature particulière subventionnée par le Canada, avec ses dividendes garantis, ne peut absorber les récoltes que les cultivateurs de cette région ont été encouragés à produire en prévision qu'ils pourraient les vendre à cette filature. Elle ne prendra pas le lin et en conséquence les cultivateurs seront perdants parce qu'ils auraient pu utiliser la terre à produire des céréales ou pour le pâturage ou pour quelqu'autre motif.

On a beaucoup parlé aujourd'hui de la nécessité qui existe d'encourager l'industrie du lin au pays; cependant, si j'ai bonne mémoire, la Russie à elle seule produit les deux tiers de la récolte totale du lin dans le monde entier tandis qu'elle exporte une bonne moitié de son lin en Grande-Bretagne, en Allemagne, en France et en Belgique. Or, je doute fort qu'il soit sage de subventionner une industrie qui doit subir la concurrence de la main-d'œuvre à bon marché de la Russie. Nous pourrions peut-être placer notre argent dans des entreprises plus convenables aux conditions existant ici et dont nous pourrions retirer de plus grands bénéfices. Mais il y a encore un autre aspect au problème. Les honorables députés, qui représentent des circonscriptions où les cultivateurs produisent le lin textile, se plaignent que la fabrique en question n'absorbe pas toute la récolte. J'aimerais à savoir quelle est l'attitude des directeurs de la fabrique lorsqu'il s'agit de vendre leurs produits ouvrés aux consommateurs canadiens. Est-ce que les prix atteignent la limite que leur assigne le tarif douanier ou les Canadiens retirent-ils quelque bénéfice en achetant les produits de cette compagnie particulière?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami n'est pas juste lorsqu'il tente de faire croire qu'une bonne partie des membres de la droite sont hostiles à l'adoption de ce crédit.

M. ROBB: Pour nous, les membres de la gauche, la situation nous est apparue sous cet angle.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Vous avez peut-être ajusté vos lunettes de façon à ce qu'il en soit ainsi. Mon honorable ami ne s'est guère montré plus juste lorsqu'il a affirmé que tous les motifs d'encouragement à la production du lin textile en Canada se résument au fait qu'il existe une fabrique qui manufacture une faible proportion du fil de lin nécessaire à la consommation domestique. D'autres causes ont contribué au développement de l'industrie de la production du lin textile et de la graine de lin au pays. Je l'ai déclaré tout à l'heure et mon honorable ami n'hésitera pas à l'admettre sans doute, ce fut la situation générale de l'offre et de la demande sur tous les marchés de l'univers qui ont fait monter et rendus rémunérateurs les prix de la filasse et de la graine de lin. Or, les prix élevés ont stimulé cette industrie au Canada. A un moment donné, toutefois, les prix sont tombés subitement; la même situation s'est répétée relativement à un bon nombre de produits, avec ce résultat que les producteurs ne trouvent pas à vendre leurs récoltes aux anciens prix. L'établissement de cette fabrique n'a guère contribué à accélérer le développement de l'industrie linière au pays.

Mon honorable ami désire savoir à quels prix les directeurs de la fabrique vendent leurs produits ouvrés, etc. Je l'ai déclaré tout à l'heure, on a fabriqué environ 110,000 livres de fil de lin à venir jusqu'à la fin de l'exercice de 1920, de sorte que l'on n'irait guère loin avec cela pour fabriquer des tissus de toile. Je suppose que les fabricants vendent leurs produits ouvrés aux plus hauts prix qu'ils peuvent obtenir.

M. ROBB: Ce nombre de livres de fil qu'a mentionné le ministre représente-t-il le plein rendement de la fabrique?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cela représente le rendement de la fabrique dans un espace de temps limité; je n'ai pas les chiffres quant au plein rendement au cours de douze mois. Le rende-

ment d'une fabrique augmente en raison des machines en activité; cependant, je ne suis pas au fait de ce qui constitue le plein rendement.

M. GLASS: J'espère que l'honorable député d'Huntingdon (M. Robb) ne souscrit pas à la doctrine que, parce que la Russie jadis produisait les deux tiers de la récolte totale du lin dans le monde entier et à plus bas prix, à cause du bon marché de la main-d'œuvre, nous devons abandonner l'exploitation de cette industrie et laisser le champ libre aux Moscovites. En effet, nous produisons ici une paille de qualité bien supérieure à celle qui est généralement récoltée en Russie. Mes honorables amis n'ont pas l'air de se rendre compte des circonstances qui ont donné lieu à l'établissement de cette prime. La cause première, je le suppose, ce fut la situation qu'a créée la dernière guerre. Nous avions bien des fabriques en mesure de tisser les toiles qui entrent dans la confection des avions, mais nous ne pouvions point nous procurer le fil de lin. Nous produisions le lin textile et nous l'expédions outre-mer, afin d'aider à la mère patrie; cependant, nous étions dans l'impossibilité de produire une seule livre de fil au pays, de sorte que la seule fabrique du genre que nous avions en Canada fut obligée de fermer ses portes, faute de matière première. Elle fut transformée en filature de coton. A venir jusqu'à cette époque, l'industrie de la production du lin textile avait été profitable pour les cultivateurs et les petites fabriques coopératives, grâce à l'exportation des matières premières. Cependant, au cours de la dernière guerre, nous fûmes d'avis que nous rendrions un immense service à l'empire, si nous pouvions convertir ici la filasse en fil de lin et produire des tissus de toile utilisés dans la fabrication des aéroplanes. La grande difficulté, c'est que nous avions toujours expédié notre filasse aux filatures d'Irlande, de Belgique, de France ou d'ailleurs pour la faire convertir en fil.

Mon honorable ami de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) a déclaré tout à l'heure qu'il avait dans l'idée que nous fabriquons du fil de lin en Canada depuis au moins soixante ans. Cette opinion est absolument erronée.

Sauf par le métier à la main dans la maison de l'Habitant, nous n'avons jamais eu de fil ouvré dans ce pays. Cette prime était donnée pour encourager l'établissement d'une industrie qui nous permettrait d'utiliser notre matière première jusqu'au procédé définitif de la fabrication de la toile.

[Le très hon. sir George Foster.]

Personne ne voudrait qu'une filature put s'établir sans l'assurance d'une prime d'un an. Les filatures ont demandé $25,000. C'était le plus que l'on pouvait donner par an, et la prime fut consentie pour trois ans. Trois catégories furent instituées. Il y eut des primes de trois, de 6 et de 9 cents par livre, selon la qualité du fil. Celle de 3 cents était pour tous les fils de 10 à 20 lea, ce sont les fils les plus grossiers. Les fils faits d'une filasse plus délicate, c'est-à-dire ayant de vingt à quarante "lea", devaient avoir 6 cents la livre, et, passé quarante, tout fil avait droit à 9 cents. L'objet de cette dernière prime ce fut d'encourager la fabrication en ce pays d'un fil supérieur. C'est là, bien entendu, une affaire de grande importance tant pour le cultivateur que pour le filateur, car, pour avoir des fils de 60 "lea" et plus, il faut que le cultivateur produise du lin de la plus haute qualité.

M. ROBB: Est-ce que ces diverses qualités de fils sortaient du même établissement.

M. GLASS: Oui. Or, le filage d'un article de bonne qualité ne dépend point du travail que l'on fait subir à la filasse, mais de la filasse elle-même.

M. McKENZIE: Est-ce à la guerre que l'on doit ces qualités supérieures.

M. GLASS: On me dit qu'un fil capable de mesurer 60 lea a assez de finance pour servir à la fabrication de la toile d'aréoplane, et c'était là dans le temps la plus importante. Un éminent filateur a déclaré que toute la toile du monde se fabrique, dans la proportion des neuf-dixièmes, avec des fils inférieurs à 100 lea de filasse. Nous avons déjà fabriqué en ce pays des fils qui vont jusqu'à 100 lea, et c'est là une finesse exceptionnelle. Inutile de nous demander si nous sommes incapables de produire un fil qui rivalise avec celui que l'on tire en Belgique du lin roui dans la région de Courtrai. Si nous pouvons produire un fil capable d'être compris dans ces neuf-dixièmes de la production totale du monde, c'est que nous produisons un article qui devrait, ce me semble, trouver suffisamment faveur auprès de la députation pour qu'elle en assure le développement.

Mon honorable ami de Cap-Breton (M. McKenzie) est d'avis qu'en cela nous venons en aide aux cultivateurs; et c'est vrai. Pour parvenir à fabriquer un fil plus fin encore par de nouvelles méthodes, il faudra naturellement que le cultivateur produise un lin susceptible de nous donner

un fil meilleur. Une acre de terre semée de lin produira 300 livres de filasse, et cette filasse pourra valoir depuis 15 jusqu'à 75 cents la livre, selon la qualité. Quelle que soit celle qualité d'ailleurs, il faut toujours la même somme d'ouvrage et la même étendue de terre. L'intérêt du cultivateur est aussi de savoir s'il aura de son produit 15 cents par livre ou 75 cents. C'est dans le prix une différence totale de $1,200 par tonne, c'est-à-dire $180 par acre.

Je crois que ce qu'il nous faut c'est d'encourager nos gens à produire non pas tant en vue de la quantité qu'en vue de la qualité la meilleure possible, puisque nous travaillons à supplanter chez-eux, les Russes, les Américains et même les Irlandais. Nous n'avons rien à craindre de la Russie d'ici quelques années, et, à moins qu'elle n'améliore ses méthodes, elle ne sera jamais un concurrent bien redoutable dans les qualités supérieures. Si cependant nôtre ambition s'arrête aux qualités inférieures, la Russie alors deviendra un rival avec lequel il faudra compter. Un decret du conseil avait concéder une prime de $25,000 par an dans le but d'encourager cette industrie; c'était un maximum qui devait être continué pendant trois ans..

On dira peut-être assez naturellement, comme d'ailleurs on l'a dit déjà, qu'une demi-douzaine de filatures pourraient bien s'établir et que, dans ce cas, la prime ne serait point accordée. La prime n'est consentie que dans le rapport de notre production avec le total et il se peut que, si cinq ou six filatures produisent suffisamment pour absorber $100,000 selon le taux de la prime, chacune d'elles n'obtienne que le quart de ce à quoi elle pourrait prétendre sans cette compétition. Nous avions espéré que cet encouragement ferait venir ici les Irlandais et que, plus tard la filature du lin prendrait une grande extention. Il ne faut pas oublier en effet que la culture du lin se développera en même temps que sa filature, et c'est en cela que consiste l'avantage du cultivateur.

Je dois dire qu'en justice pour l'industriel qui exploite la fabrique en question, il est de notre devoir de lui tenir parole. J'espère que si nous agissons ainsi envers lui, nous verrons, avant l'expiration du terme pour lequel la prime est accordée, que des industriels irlandais désireront venir s'établir dans notre pays.

M. VIENS: Y aurait-il un marché suffisant pour le filé tissé en Canada?

M. GLASS: Le Canada, s'il y eut vingt filatures, ne pourrait produire assez pour le marché mondial. La capacité de filature du monde entier n'est pas suffisante pour l'approvisionnement de toile qui est nécessaire actuellement.

M. ROBB: Mon honorable ami a dit que certaines fabriques exigeaient une garantie de $25,000 avant de commencer cette entreprise. Devons-nous comprendre qu'elles attendent cette garantie du Gouvernement ou de la ville de Guelph?

M. GLASS: Je ne crois pas avoir été assez explicite pour mon honorable ami; je ne voulais certes pas donner une telle impression. J'ai dit que l'on calculait à ce moment qu'une demi-douzaine de fabriques, et peut-être une douzaine, prendraient avantage de l'encouragement en vue pour l'établissement de filatures dans le pays. Le maximum de primes est de $25,000. Si douze fabriques de capacité égale étaient exploitées, les fabriques gagnant selon le taux accordé, une prime de $25,000, au lieu de recevoir la prime intégrale, chaque fabrique n'en recevrait qu'une partie comme étant l'une de douze.

M. VIEN: Si mon honorable ami a raison de dire qu'il y a un marché suffisant, à l'heure actuelle, pour le filé tissé en Canada, et que même si l'on établissait plusieurs filatures, elles ne sauraient produire assez pour la demande mondial, je ne vois pas la nécessité d'un subside à titre de prime pour une telle industrie. L'objet d'un tel subside est de protéger une industrie contre la concurrence, durant les premières années; mais si l'assertion de mon honorable ami est exacte, et si je dois croire qu'il est une autorité en cette matière, je ne puis comprendre que cette industrie ait besoin d'aide. Elle ne devrait pas en avoir besoin si la demande de ses produits en est si grande sur les marchés mondiaux. J'aimerais avoir quelque explication de mon honorable ami des raisons qu'il paurrait y avoir d'appuyer l'octroi d'un subside, lorsque, d'après sa propre déclaration, il y a un instant, aucun subside n'est nécessaire pour l'établissement d'une industrie.

M. GLASS: Mon honorable ami pose une question sur un sujet qui me semble très clair. La prime serait applicable dans ce cas tout comme elle l'est dans les cas des industries du fer et de l'acier, ou de toute autre industrie que l'on veut encourager.

M. VIEN: Mon honorable ami me permettra de lui faire observer que les industries du fer et de l'acier en Canada ont rencontré de grandes difficultés dans l'écoulement de leurs produits, à cause d'une forte

concurrence. Le point que je désirerais voir élucider par mon honorable ami, c'est que dans ce cas,—selon son assertion, il n'y a pas de concurrence—il y a une demande non seulement pour les produits des fabriques qui sont exploitées à l'heure actuelle, mais aussi des autres fabriques qui pourraient être établies. L'honorable député a dit aussi que d'ici à longtemps, nous n'avions pas à craindre la concurrence de la Russie, qui produisait autrefois une grande partie du lin consommé. Il n'y a pas à comparer le cas des primes à la fabrication de l'acier au cas présent; dans l'un, il y a concurrence; dans l'autre, il n'y en a pas pour le moment, car d'après mon honorable ami, l'offre est suffisante pour répondre à la demande.

L'ORATEUR SUPPLEANT: Serait-il possible, en prolongeant la séance de quelques instants, de faire adopter ce crédit avant que le comité se sépare.

M. McKENZIE: Je crois qu'il serait tout à fait possible d'adopter ce crédit si le ministre du Commerce voulait promettre d'imposer une limite à ses partisans.

M. VIEN: Je demande pardon à mon honorable ami. Je ne veux pas prolonger indûment le débat, mais l'on a soulevé une question que je voudrais éclaircir avant que ce crédit soit voté. C'est ce point que j'ai essayé d'expliquer. On nous demande de voter une subvention pour l'encouragement de cette industrie et l'honorable député (M. Glass) vient d'informer le comité qu'il y avait une telle demande pour le filé que même si plusieurs filatures étaient établies elles ne pourraient y suffire. Si tel est le cas, je ne vois pas qu'il puisse y avoir de raison de venir en aide à cette industrie.

Des primes sont accordées pour protéger une industrie contre la concurrence sur les marchés du globe. Dans le cas de cette industrie, loin d'y avoir de la concurrence, la production de l'article est trop faible, s'il faut en croire mon honorable ami. Dans les circonstances, il y a lieu à un plus ample examen de la question, aussi je diffère respectueusement d'avis avec le député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie), qui déclare que la question peut être réglée en quelques instants.

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

Reprise de la séance

M. le PRESIDENT: A six heures, lorsque la séance a été suspendue, le budget du ministère du Commerce était sur le tapis. L'item 346 avait été réservé. Nous avions discuté l'item 347 qui n'a pas encore été adopté. L'item 347 sera-t-il adopté?

M. VIEN: Monsieur le président, lorsque le comité a suspendu la séance, il s'agissait de l'opportunité de maintenir la prime à l'industrie linière, vu que l'approvisionnement ne répond pas aux exigences de la clientèle trop nombreuse. Je ne conçois donc pas la nécessité d'une prime pour favoriser les progrès de cette industrie. La prime repose sur le principe qu'il faut protéger une industrie naissante afin qu'elle puisse résister à la concurrence injuste de puissants rivaux. Je serais très curieux d'entendre l'honorable député (M. Glass), qui passe pour un spécialiste, expliquer au comité pourquoi il approuve une telle prime.

M. GLASS: Monsieur l'Orateur, parce que j'ai déclaré que l'approvisionnement connu de filasse est recherché par des acheteurs dont le nombre est incalculable, l'honorable député tire la conclusion qu'il n'y a pas lieu de favoriser la fabrication en ce pays de la matière première. En théorie, sa déduction peut lui sembler avoir quelque poids.

On a fait observer cet après-midi que, bien que cette industrie existe ici depuis cinquante à soixante ans—et je puis dire à mon honorable ami qu'il ne se serait pas trompé en affirmant qu'elle existe depuis plus de deux cent cinquante ans—nous n'y avons pas fait les progrès réels auxquels nous pouvions raisonnablement nous attendre. Tout l'approvisionnement connu de filasse ne suffit pas aujourd'hui à alimenter pendant une année les seules filatures d'Angleterre. Cependant, cet approvisionnement sera aussi recherché par les filatures de Belgique, d'Autriche, de France, d'Allemagne et des autres parties du monde. Il est donc raisonnable de dire que l'approvisionnement actuel est loin de suffire aux besoins du monde entier. Or, l'honorable député demande pourquoi on a besoin de protection puisqu'on ne cesse pas de demander de la filasse. Je lui répondrai en disant qu'il existe une demande, mais qu'elle est temporairement suspendue à cause de ce qu'on reconnaît généralement comme une "grève" des consommateurs. L'idée a prévalu que toutes les denrées avaient atteint un prix si élevé qu'il devait nécessairement se produire une réaction et les consommateurs en sont venus à la même conclusion et ils ont cessé d'acheter. Le résultat a

été que le marchand de gros a discontinué ses achats aux filatures qui ont dû interrompre leurs opérations et dont l'activité est présentement très restreinte, vu qu'elles sont encombrés de produits ouvrés. Si la question de mon honorable ami a trait au présent, je lui dirai que les acheteurs s'étant temporairement retirés et l'approvisionnement des filatures étant suffisant dans les circonstances, l'offre répond à la demande en ce moment.

M. VIEN: Depuis quand?

M. GLASS: Depuis septembre dernier, pour bien dire. Dans l'intervalle, la demande a été intermittente. La "grève" des consommateurs dure encore; par conséquent, les produits ouvrés ne s'écoulent pas. Mais, dès que les avenues ordinaires du commerce redeviendront actives, les achats des consommateurs se feront sentir chez les marchands de gros qui, à leur tour s'empresseront de débarrasser les fabricants de leurs présentes réserves.

M. VIEN: Bien que cette indifférence temporaire des acheteurs n'existe que depuis septembre dernier, je ferai observer à l'honorable député que la prime a été établie en 1919, si je ne me trompe, sous le régime de la loi des mesures de guerre.

M GLASS: La situation causée par la guerre n'a fait qu'augmenter le poids des arguments à l'appui d'une prime destinée à favoriser en ce pays les progrès de l'industrie linière.

M. VIEN: A cette époque-là, ne s'est-il pas produit une demande tellement forte que toutes nos filatures, bien qu'elles restassent en activité nuit et jour, ne purent suffire aux exigences du temps de guerre?

M. GLASS: Non; mon honorable ami fait complètement erreur. La demande n'a jamais été assez forte pour que les filatures n'y pussent suffire, mais la matière première était devenue si rare qu'il leur fut impossible de fabriquer le fil nécessaire au tissage de la toile.

M. VIEN: L'honorable député a-t-il dit que le lin était à ce point recherché en Angleterre que les filatures canadiennes ne pouvaient se procurer ce qu'il leur en fallait, et que leurs produits étaient l'objet d'une demande hors de proportion avec leurs moyens d'y répondre?

M. GLASS: Je regrette de ne pouvoir m'exprimer assez clairement pour que l'honorable député me comprenne. Je dis que les toiles, produit des filatures, devinrent l'objet d'une demande à laquelle on ne pouvait répondre dans le temps parce qu'il était impossible de se procurer la filasse, qui est la matière première des filatures; et il n'existait alors au Canada qu'une seule filature, celle que la Dominion Linens, Limited, avait établie à Guelph, au prix de $750,000. Jusque-là, elle avait importé les fils obtenus du lin, et ces fils, elle les convertissait en toile. Vu l'état de guerre et le besoin que l'on avait de tissus pour la fabrication des aéroplanes, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et toutes les nations belligérantes interdirent l'exportation du lin, du fil de lin et de tous les produits dérivés du lin. Or, quelle était la situation au Canada? Nous avions bien une filature, mais elle se trouvait plongée dans l'inactivité, parce qu'elle ne pouvait pas convertir le lin en fil et, partant, alimenter les autres établissements.

M. VIEN: Parce que vous ne pouviez pas vous procurer le fil des filatures européennes?

M. GLASS: Précisément.

M. VIEN: Les fils étaient donc tellement recherchés que les fabriques de tissus ne pouvaient s'en procurer assez pour se maintenir en activité; et c'est ce qui me fait dire que puisque les fils sont l'objet d'une telle demande, il n'y a pas lieu de protéger les filatures.

M. GLASS: Mon honorable ami tire une conclusion bien peu logique. Parce que les filets de pêcheurs, les toiles pour aéroplanes, les ligneuls de cordonnerie et de sellerie et les autres produits dérivés du lin étaient si recherchés à cette époque-là, pense-t-il qu'il eût été raisonnable, vu le besoin dont on en avait alors, d'en entreprendre la fabrication en notre pays, quand la guerre pouvait prendre fin dans six mois ou un an, quand les grands filateurs expérimentés d'Angleterre, dont l'industrie est organisée depuis des siècles, et qui ont des facilités et des avantages de toute sorte, se seraient trouvés en mesure d'écraser n'importe quelle petite filature que nous aurions pu établir dans l'Ontario? L'honorable député n'a certainement pas raison de prendre une attitude pareille.

M. VIEN: Nullement. Puisque mon honorable ami est un expert, je vais le prier de me renseigner encore un peu plus. Dans les conditions normales d'avant la guerre, l'offre du fil excédait-elle la demande, ou *vice versa?*

M. GLASS: Avant la guerre, on trouvait le lin et le fil de lin en quantité suffi-

sante; la Russie en fournissait 80 p. 100. Au début de la guerre, la filature dite York Street Spinning Mills, de Belfast, sentant que la Russie pourrait cesser de fournir le fil, chargea un spécialiste de venir faire des investigations au Canada afin de savoir si elle ne pourrait pas se procurer ici la matière première dont elle avait besoin. Ce spécialiste était M. Lockhart, qui est encore à la tête de l'organisation de cette maison. Il vint au petit village de Park-Hill, comté de Middlesex; c'est de là qu'il fonda filature après filature dans les régions voisines, et grâce à d'heureux efforts, la superficie des terres ensemencées de lin grandit d'une année à l'autre, jusqu'à ce qu'elle fût de 3,000 à 4,000 mille acres.

Cette filature de Belfast avait jusque-là ignoré qu'elle pouvait utiliser le lin récolté au Canada. Le Canada n'en avait d'ailleurs jamais exporté en Europe; nous n'avions de débouché qu'aux Etats-Unis, dans les filatures de Massachussetts et du New-Jersey, et les producteurs canadiens devaient se contenter des prix fixés par les filatures d'Andover (Mass.) et les autres établissements du New-Jersey. De cette façon, ils pouvaient difficilement vendre leur lin à des prix assez rémunérateurs pour les encourager à donner un plus grand essor à l'industrie. Le jour vint où il ne se trouva plus de lin russe sur le marché; cet article devint de plus en plus recherché pendant la guerre, surtout à cause du besoin qu'on en avait pour la construction des aéroplanes. Le fait est que la fabrication des nappes en toile et d'autres articles semblables fut interdite en Grande-Bretagne et en Allemagne; les gouvernements accaparèrent tout ce qu'il y avait de lin et ordonnèrent de le convertir en toile pour aéroplanes.

L'honorable député a laissé entendre, cet après-midi, que la Russie pouvait produire 80 pour 100 de tout le lin récolté dans le monde entier, et il nous a demandé pourquoi alors le Canada se livrerait à cette industrie? Mais, soutiendra-t-il que parce que la Russie, l'Argentine ou autres pays peuvent produire du blé à un prix moins élevé que nous, nos cultivateurs doivent pour cela abandonner la culture du blé? J'espère que notre pays pourra établir un grand marché domestique pour tout le blé, la filasse et la toile qu'il pourra produire. Nous avons cultivé le lin dans ce pays depuis deux cent cinquante ans, mais nos méthodes de production sont très en retard—comme dans le reste du monde, du reste,—et nous n'avons fait guère de progrès depuis six mille ans. Le Canada a fait un pas en avant touchant l'outillage mécanique pour la manipulation de ces récoltes, mais, à mon avis il n'a pas fait les travaux nécessaires tendant à améliorer les méthodes de rouissage du lin. Il est vrai que nous n'avons cessé de fabriquer, mais nous n'avons pu créer une industrie pour filer nos produits.

M. VIEN: Pourquoi?

M. GLASS: Parce que la production de la filasse a été peu importante, étant donnés les méthodes dispendieuses de manipulation et le coût de la main-d'œuvre comparés au coût modéré de la main-d'œuvre en Russie.

M. VIEN: Ne pourrions-nous importer la filasse comme l'a fait l'Irlande?

M. GLASS: Oui, mais nous ne pourrions avoir la main-d'œuvre dans nos filatures même en payant quatre fois ce que l'on donne en Irlande.

M. VIEN: Je parle de la situation qui existait avant la guerre.

M. GLASS: Moi aussi. Nous avons des marchés libres pour la fibre brute comme l'Irlande en a elle-même. Mais mon honorable ami sait, ou devrait le savoir, que les conditions ouvrières étaient telles en Irlande qu'elles ne seraient pas à désirer pour la vie de nos ouvriers en Canada, et j'espère que la façon de vivre de nos ouvriers ne descendra jamais au niveau de celle des ouvriers irlandais. Avant l'établissement de cette filature, nous ne connaissions pas la qualité de lin que nous cultivons. Nous avons accepté pour notre lin le prix qui avait été fixé par les filatures des Etats-Unis. Les qualités inférieures de l'étoupe—déchet ou sous-produit de la fabrication—convenaient à une bonne partie du matériel qu'ils manufacturaient, et comme nous n'avions pas dans notre propre pays de marché pour notre lin, nous exportions notre produit supérieur à un prix basé sur celui des filasses de qualité inférieure qui sont produites aujourd'hui. Lorsque nous avons établi la filature...

M. VIEN: Quand cela?

M. GLASS: Il y a un an. Lorsque nous avons établi la filature, nous avons commencé à démontré, preuves en mains, ce que nous pouvions faire dans ce sens. Les honorables députés peuvent théoriser tant qu'il leur plaira sur l'impossibilité du Canada de cultiver le lin, mais après avoir livré la marchandise, après avoir produit un article de notre propre matière première nous avons montré que nous pouvions récolter une fibre qui donnerait au filage

60 "lea". Nous avons éprouvé quelques difficultés à obtenir l'outillage nécessaire à l'exploitation de cette industrie aussi bien que nous l'aurions désiré. Cette filature qui est en exploitation depuis un an a eu un certain nombre de machines pour le travail des types grossiers de la filasse, mais l'outillage pour le filage délicat n'est pas encore terminé, et lorsqu'il aura été installé nous produirons une qualité de filasse bien supérieure à celle que nous avons eue jusqu'ici. Quand même ce ne serait que pour encourager la culture d'une meilleure qualité de lin, je prétends que l'encouragement qui a été donné à cette industrie a pleinement sa raison d'être.

Certains honorables députés ont dit que si les cultivateurs se ressentent des avantages de la prime, ils seront portés à l'envisager d'un œil plus favorable. Parfaitement, mais je soutiens que l'exploitation de l'industrie du filage a montré aux agriculteurs et aux cultivateurs du lin ce qu'ils ignoraient; qu'ils peuvent récolter un lin capable de rivaliser avec les meilleures de l'Europe; qu'ils ne sont pas obligés d'accepter 12 cents ½ la livre; que, à l'avenir, au lieu de recevoir $250 la tonne, ils seront en droit de s'attendre à un marché stable de $750 à $1,000 la tonne.

M. VIEN: Je ne crois pas que mon honorable collègue ait du tout répondu à ma question. Il a répété ses théories de cet après-midi et des années passées, que nous avons écoutées avec intérêt, d'ailleurs.

Voici la question que je lui ai posée: Existe-t-il une demande, dans des circonstances normales, abstraction faite de l'état anormal créé par la guerre, et si l'offre a répondu à la demande de filé, c'est qu'il n'y a pas au Canada, d'ouverture pour une semblable industrie et nous ferions mieux d'appliquer nos énergies et notre argent au développement d'entreprises plus profitables. Si, d'autre part, l'offre ne répond pas à la demande, cela seul devrait suffire à engager nos manufacturiers à établir une semblable industrie, et dès lors la nécessité d'une telle subvention disparaît. C'est le point que j'ai essayé d'élucider devant le comité, cet après-midi. Je cherchais des lumières, mais je regrette de le dire, on m'en a fourni très peu jusqu'à présent.

C'est l'un ou l'autre: ou bien la demande est supérieure à l'offre ou bien l'offre excède la demande. Dans la première hypothèse, l'industrie en question ne requiert aucune protection. Si, au contraire, l'offre excède la demande, c'est qu'il n'y a pas de place au pays pour une semblable industrie et le Gouvernement aurait été mieux avisé d'encourager des industries ayant plus de chance de réussir.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député préopinant (M. Vien) à la suite de cette succession de joûtes oratoires avec mon honorable ami de la droite, en est arrivé à la conclusion qu'il n'est pas plus éclairé et qu'il n'entrevoit aucun espoir de l'être, nous ferions mieux maintenant d'abandonner la question générale à laquelle celle-ci se rattache incidemment pour en revenir au crédit lui-même.

M. VIEN: Le ministre ne croit-il pas que le principe fondamental en jeu dans ce crédit a quelque importance?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si mon honorable ami veut me permettre de prendre quelques instants de son temps précieux pour faire connaître mon point de vue, j'en serai très heureux; il pourra ensuite reprendre son argumentation. Ce crédit est destiné à une fin spéciale que j'ai expliquée, au commencement de l'après-midi. Au cours de la guerre, alors qu'il était impossible de se procurer au pays du fil de lin de provenance étrangère, et qu'on avait grand besoin de cet article pour des fins de guerre et pour des fins de paix au Canada, en vertu de la loi des mesures de guerre, le Gouvernement sur la recommandation de la commission de guerre, a proposé, dans le but d'obtenir ces filés, au Canada, matière première que nous ne pouvions nous procurer autrement, résolut d'accorder une prime à l'installation du matériel requis pour la préparation de ces filés, outillage que nous n'avions pas auparavant, au Canada. Jusque-là nous n'avions pas produit un once de ces filés. A la suite d'investigations et de nombreux pourparlers, nous avons soumis un plan qui consistait à donner durant trois ans une prime dont le montant était limité à $25,000 par année et ne devait pas dépasser $75,000 pour les trois années. Cette prime devait être de tant par livre et versée à ceux qui installeraient l'outillage nécessaire et fileraient le lin. Elle ne devait pas être versée tant que durerait la guerre, le premier versement devant se faire après la conclusion de la paix, et la prime rester en vigueur durant les trois années suivantes. En effet, pendant la guerre, à cause de la rareté, le prix serait suffisamment élevé pour indemniser, dans une certaine mesure, au moins, ceux qui avaient installé cet ou-

tillage supplémentaire; leurs embarras commenceraient à la conclusion de la paix, alors que se produirait l'inévitable baisse des prix. D'après la loi des mesures de guerre le Gouvernement a conclu une convention avec ces industriels. Nous leur avons payé, la première année, le montant stipulé à la convention et dans deux ans, nous leur paierons un montant encore plus élevé, toujours suivant la convention. Je demande simplement ce crédit qui nous permettra d'accomplir ce que nous nous sommes engagés de faire, comme partie à la convention, obligation à laquelle aucune personne raisonnable ne voudrait nous conseiller de nous soustraire sous un prétexte quelconque. Nous ne débattons pas le principe général du subventionnement des filateurs ou des producteurs de lin. Il s'agit d'un enfant de la guerre né d'une nécessité de la guerre, une convention à laquelle le Gouvernement a participé d'après la loi des mesures de guerre, et nous demandons au comité de nous voter le crédit qui nous permettra de remplir les obligations que nous avons contractées par la convention à laquelle nous avons été parties.

M. VIEN: Le ministre pense-t-il que cette industrie deviendra permanente, au Canada, ou qu'il s'offre pour elle chez nous des perspectives de succès?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si l'on vote le crédit pour la raison que j'ai indiquée, peu importe ce que je pense à cet égard. C'est une convention que nous voudrions exécuter. Nous demandons au comité de nous voter ce crédit afin que nous puissions remplir la convention. Mon honorable ami est un homme d'affaires; il connaît ce que sont les conventions et je ne crois pas que, dans son cœur, il s'oppose à ce que le Gouvernement remplisse une convention à laquelle il a été solonnellement partie. Tous ces détails étrangers au débat ont bien leur importance, mais nous n'étudions pas aujourd'hui, une politique permanente de subventions à l'industrie du filage de la production du lin.

M. VIEN: Mais il y a encore ceci à dire. Le Gouvernement est maintenant devant le comité, qui devra juger de la sagesse de la politique adoptée alors et de la sagesse de la convention arrêter avec la compagnie. Le ministre a expliqué au comité qu'il s'agit ici d'une mesure de guerre, pour des fins de guerre. D'autres industries ont été établies durant la guerre pour des fins non moins importantes. Ainsi, par exemple, pour la confection d'obus, de cartouches et de nombre d'autres articles indispensables à la guerre. Les prix payés pour ces articles étaient le grand encouragement: le Gouvernement n'a jamais songé à subventionner ces industries, ou à leur verser une prime, quels que fussent les frais de leur outillage, ou l'expérience requise. Le Gouvernement a simplement adjugé à ces maisons des entreprises de fourniture de certaines quantités d'articles, il n'a jamais imaginé de protéger ces industries par le moyen de primes pour des fins de guerre. Dans le cas actuel, il a agi tout autrement. Acculé à la nécessité de se procurer le filé, il n'a pas jugé suffisant l'avantage résultant des conditions existantes, mais il a fait un pas de plus, il a offert une prime s'élevant à $25,000 par année à tout fabricant qui produirait suffisamment pour cela. C'était s'écarter de la politique générale d'alors. Pour expliquer sa position, le ministre se hâte de mettre de côté le principe en jeu. Il s'écrie: Sûrement le comité va mettre le Gouvernement à même de remplir ses engagements; le Gouvernement a passé un contrat que le comité ne saurait mettre de côté. Je suis favorable à l'industrie linière au Canada, à l'établissement de filatures de lin utilisant la fibre produite au Canada Mais avant que nous décidions d'encourager une industrie aussi nouvelle, je me pose à moi-même et à mon très honorable ami cette question: Existe-t-il là un champ d'opération offrant des perspectives de succès? Mon très honorable ami élude cette question. Il la met complètement de côté; il se contente de dire que ce n'est pas la question, qu'il s'agit simplement d'engagements à remplir.

A mon humble avis, le Gouvernement a eu tort de passer un contrat avec une compagnie semblable, parce que la demande pour cet article, de l'aveu du ministre lui-même, était alors tout aussi active que pour le produit de toute autre industrie née de la guerre. A l'égard du contrat, je dis donc que le Gouvernement a eu tort de le passer. Avant de nous décider à protéger une industrie nouvelle au moyen de cette subvention, qui doit être versée pendant trois années consécutives, je me pose, à moi-même ainsi qu'à mon très honorable ami, cette question: Est-ce une industrie qui a quelque chance de succès à l'avenir? Je n'ai pu trouver dans le discours de mon très honorable ami ni dans celui de l'honorable député préopinant la moindre réponse à cette question. Et, à mon avis, c'est le principe fondamental de l'octroi de ce crédit; il ne s'agit pas du contrat, mais de savoir si nous devrions ou non

protéger une industrie semblable. S'il y a chance que cette industrie réussisse, nous pouvons étudier ce crédit; mais nous n'avons pas encore été éclairés sur ce point.

M. ROBB: Quel montant a-t-on payé à cette compagnie, l'année dernière? J'observe que le crédit de cette année est de $4,000 moins élevé que celui de l'an dernier.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: $3,939.77.

M. VIEN: Il s'agit de l'année civile? J'ai cru comprendre du très honorable ministre que c'était pour jusqu'au 31 décembre.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, depuis le début de la production.

M. VIEN. A-t-on payé d'autres montants après le 31 décembre dernier?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

M. VIEN: De sorte que le chiffre donné par mon très honorable ami couvre tout l'exercice financier également?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: On a pu recevoir des factures qu'on n'ait pas encore acquitter; mais ce serait pour des opérations comprises dans les derniers mois de l'exercice financier.

M. VIEN: Mon très honorable ami nous dira-t-il pourquoi le rapport de l'auditeur général ne fait pas mention de la dépense de l'année dernière? Vu qu'elle eut lieu durant la période qu'embrasse ce rapport, il me semble que l'auditeur général aurait dû en être informé.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le rapport de l'auditeur général que mon honorable ami a sous les yeux a trait à l'exercice finissant le 31 mars 1920. Le dépôt de cet état est postérieur à l'exercice 1920.

M. PEDLOW: Si je l'ai bien compris, le ministre dit qu'on a payé $3,939.77, en prime à cette industrie, l'année dernière.

Combien a-t-on dépensé pour la direction, ou pour élever ce nourrisson?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La somme énorme de $197.

M. PEDLOW: C'est tout ce qui a été payé à même le crédit de l'an dernier?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Jusqu'à cette époque.

(Le crédit est adopté.)

Primes à l'extraction du pétrole brut; exécution de la loi, $3,000.

M. le PRESIDENT: Cet article a déjà été passablement débattu. L'honorable député qui s'est opposé à son adoption cet après-midi consent maintenant à ce qu'il soit étudié de nouveau.

M. CANNON: Je vois à la page Z-23, troisième volume du rapport de l'auditeur général que les sommes dépensées au cours de la période couverte par le rapport ont été payées, non à des cultivateurs individuellement, comme mon très honorable ami le laissait entendre cet après-midi, mais que toutes ces sommes ont été payées à des compagnies, quelques-unes ayant reçu des montants considérables. Je voudrais que le ministre nous dise exactement ce que sont ces compagnies et où sont leurs exploitations.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crains ne pouvoir donner à mon honorable ami tous les renseignements touchant les compagnies ou individus qui ont reçu des primes. La loi décrète à qui la prime sera payée. Notre inspecteur s'assure que le pétrole extrait est exactement tel que représenté et, ensuite, la prime est payée au taux, je crois, d'une cent et demie par gallon. Quant à la composition de ces compagnies ou associations de cultivateurs entre eux je n'en connais rien du tout et je n'ai aucun renseignement que je puisse offrir à mon honorable ami.

M. CANNON: Je crois que le ministre pourrait nous renseigner plus amplement qu'il ne semble vouloir le faire. Cet après-midi, j'ai soulevé la question de savoir si le Gouvernement payait ces primes à des compagnies importantes, comme l'Imperial Oil Company, filiale de la Standard Oil Company.

Je vois par le rapport de l'auditeur général que les primes payées par le Gouvernement l'ont été à des corporations et non à des individus. Si le très honorable ministre veut bien prendre la peine de regarder la page Z-23 du rapport, il verra que ces compagnies sont apparemment des maisons importantes. Je suis sous l'impression, je puis me tromper, que ces compagnies sont subsidiaires de la Standard Oil Company. Dans ce cas, je crois le principe complètement faux de faire payer par le Gouvernement des primes ou allocations à ces compagnies. Le pétrole se vend ici à un prix très élevé et je ne vois pas pourquoi le Gouvernement viendrait grossir les profits exorbitants qui sont réalisés par ces corporations en leur payant des primes à même le trésor public.

M. GRIESBACH: Je ne suis pas si intéressé...

M. CANNON: L'honorable député pourra peut-être permettre au ministre de répondre tout d'abord à ma question.

M. GRIESBACH: Ce que je voulais dire intéresse l'objection soulevée par l'honorable député et, quand j'aurai fini, le très honorable ministre pourra répondre aux deux questions à la fois. Voici le point que je veux faire ressortir: Il semble qu'en vertu de la loi une prime est payée pour la production du pétrole. Je ne sais pas si cela s'applique aux maisons faisant l'exploitation dans certaines provinces ou si cela s'applique dans tout le Canada. Mais je sais que le Gouvernement se propose d'exiger un droit sur le pétrole produit et j'aimerais savoir comment il se fait que nous donnons une prime pour la production de ce pétrole tout en exigeant un droit sur ce même pétrole. Voilà ce que je ne puis comprendre.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois avoir expliqué cette année l'origine de la prime sur les pétroles. En 1904, le gouvernement de l'époque a fait disparaître le droit imposé sur le pétrole brut entrant en Canada. A cette époque, la production du pétrole était restreinte exclusivement à quelques régions de la province d'Ontario. Le pétrole était produit en petites quantités par un grand nombre d'individus ayant des puits particuliers et quelques compagnies recueillaient aussi sur une modeste échelle. La prime accordée à cette époque avait pour but de dédommager ces personnes parce qu'on permettait au pétrole brut de venir en franchise des Etats-Unis. La loi a été modifiée à deux ou trois reprises afin de permettre que la prime soit payée directement aux intéressés producteurs, cultivateurs ou compagnies. Il y a des cultivateurs qui possèdent des puits de pétrole et produisent du pétrole; c'est une partie de leur travail ordinaire. Il y a aussi des associations de cultivateurs qui exploitent un certain nombre de puits et il y a aussi des compagnies, petites et grandes.

La prime est payée aux producteurs, quels qu'ils soient, qu'il s'agisse de cultivateurs, d'associations de cultivateurs ou de compagnies. Quant à la qualité du pétrole, je crois qu'on exige qu'elle corresponde à celle du pétrole entrant en franchise. La loi demande une densité spécifique de 0.8235. Les honorables députés qui sont au courant du sujet comprendront la question mieux que je ne le fais, car je n'y connais pas grand'chose moi-même. Cette disposition s'est trouvée d'abord dans la loi de 1904 et elle y est demeurée depuis. L'essai au poids spécifique ou essai de densité a été établi, je n'en doute pas, pour s'assurer que le pétrole sur lequel on paye une prime est d'une qualité égale à celle de l'huile des Etats-Unis et, conséquemment, cette condition est essentielle au paiement de la prime car le pétrole doit être d'une densité de 0.8235. Aucune prime n'est payée pour les pétroles n'atteignant pas cette densité. Le prétrole produit dans l'Ouest ne peut que rarement subir l'essai et, conséquemment, on ne paye qu'une très petite proportion des primes pour la production de l'Ouest On en paye pour le pétrole recueilli dans les environs d'Edmonton. On fabrique avec les schistes du Nouveau-Brunswick un pétrole qui doit aussi subir l'épreuve. La prime est accordée pour tous les pétroles, d'où qu'ils viennent, du moment qu'ils correspondent à la qualité officielle et subissent l'épreuve. L'autre question de mon honorable ami qui demande pourquoi les pétroles sur lesquels on paye la prime doivent aussi contribuer au revenu amène la réponse suivante. En général, les raffineries qui débutent promettent de bons résultats et on croit juste de leur faire payer certains droits au Gouvernement pour rembourser les frais des travaux préliminaires nécessaires et ceux de la direction et de la surveillance.

M. McMASTER: Je me permettrai de faire observer au ministre que sa source de connaissance ne coule pas assez abondamment dans notre direction. Nous ne pouvons le suivre car nous ne l'entendons pas.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER Je croyais que la source débordait, mais, cependant, je vais me tourner pour faire face à mes honorables amis. Je vais maintenant répondre à mes honorables amis de la gauche assoiffé de connaissances. Je vois qu'il y a dans le mémoire que j'ai sous les yeux des compagnies et des individus et, en général, je crois qu'on a payé la prime à plus d'individus ou associations d'individus qu'à des compagnies. On donne les noms de diverses compagnies et mon honorable ami soupçonne que ce peuvent être des compagnies subsidiaires de l'Imperial Oil Company. Je l'ignore. Il n'y a pas de doute que ces compagnies vendent le pétrole une fois qu'elles l'ont extrait. Elles ne l'extrairaient pas si elles ne pensaient pas le vendre. La Imperial Oil Company peut acheter ce pétrole, il peut exister une affiliation, je ne le sais pas, mais, d'après la loi, je ne crois pas qu'il soit de mon devoir de m'en enquérir. C'est le producteur qui touche la prime et tout ce que je dois faire, c'est de voir à ce que cette prime aille au producteur.

M. CANNON: La question que je pose au ministre est celle-ci: Le Gouvernement croit-il juste que les fonds publics soient donnés à des compagnies telles que celles qui existent aujourd'hui en vertu de la loi? La question est d'autant plus opportune que, si ces corporations sont riches ou représentent simplement la coalition commerciale connue sous le nom d'Imperial Oil Co., la situation financière du pays est telle que nous ne pouvons faire d'extravagance et être aussi généreux pour elles. Je ne crois pas qu'aucunes de ces compagnies aient besoin de la prime si elles sont affiliées ou en relations avec l'Imperial Oil Co. Si la loi oblige le Gouvernement à payer ces primes, je crois que le plus tôt la loi sera modifiée, le mieux cela vaudra pour le pays. Je désire appeler l'attention du ministre sur un autre fait. En parcourant les estimés de son ministère, je n'ai vu aucun crédit relatif aux montants qui doivent être distribués comme primes durant l'année.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Comme je l'ai dit à mon honorable ami ces primes découlent d'une loi adoptée par le Parlement du Dominion en 1904, loi qui est encore dans les statuts. C'est pour cette raison que des gouvernements précédents ont payé ces primes de la même manière que nous les payons à présent. Si mon honorable ami examine les estimés il y trouvera des paiements statutaires qui paraissent au Rapport de l'auditeur général. Il y a aussi des paiements faits en vertu de votes adoptés par le Parlement et débitables au compte du revenu consolidé.

M. CANNON: Je comprends cela, mais cela n'affecte en rien mon raisonnement. Je prétends que si un montant est autorisé par le statut ou voté de la manière ordinaire par la Chambre des communes on doit le faire figurer aux estimés à voter pour l'année courante.

Voilà ce que je prétends et je m'appuie sur le chapitre du traitement des juges qui sont pourtant fixés par la loi. Le montant prévu dans ce cas est ce que nous pourrions appeler un montant statutaire, mais néanmoins le ministre de la Justice se présente chaque année à la Chambre avec le budget de son département qui contient un crédit fixé sur lequel on prélèvera l'argent pour payer les juges dans tout le pays. Je prétends que la somme payable comme prime aux compagnies de pétrole au Canada doit figurer au budget, que cette somme soit autorisée ou non par la loi. Je voudrais donc que le ministre me dise où est inscrite la somme destinée à cette fin, pour que nous sachions exactement quel montant sera dépensé pour l'an prochain.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il est impossible à mon honorable ami de dire, et personne ne peut lui dire, quel montant exact on dépensera durant l'année. Le montant sera calculé sur le nombre de gallons de cette variété spéciale d'huile produite et sujette à la prime. La production peut être plus ou moins considérable, elle varie d'année en année et vous ne pourriez pas inscrire au budget une somme qui représenterait le montant exact qu'on pourrait dépenser. La prétention de mon honorable ami que dans certains cas les paiements statutaires sont inscrits au budget, est parfaitement claire. Je ne suis pas certain que d'après la règle générale un montant ne pourrait pas être inscrit au budget pour prévoir cette dépense, mais il faudrait que ce soit un montant indéterminé. Il faudrait voter un montant suffisant pour payer la dépense possible tandis que la dépense réelle, par suite de la réduction de la consommation pourrait être beaucoup moindre. Mais en réalité on se conforme au principe fondamentale de la loi. La loi fixe ce qui sera payé par gallon sous la forme de prime. L'administration de la loi se conforme à l'ordre du statut et ne peut pas aller plus loin. De sorte que si l'on inscrit au budget le montant comme étant un crédit indéterminé, on ne pourra dépenser ni plus ni moins que ce que fixe la loi.

M. CANNON: Je soutiens qu'aucun ministre de la couronne n'a le droit de dépenser cinq cents des deniers publics sans avoir préalablement obtenu du Parlement le consentement des représentants du peuple à la dépense de cet argent. Si le ministre veut examiner ses crédits, et je le renvoie spécialement à la page 24, où se trouve le budget du département de l'Agriculture, il verra où l'on fait mention de paiements statutaires. La règle à ce sujet est bien connue. Mon très honorable ami prétend-il sérieusement, avec sa longue expérience parlementaire, qu'il a le droit comme ministre de la couronne ou que son département a le droit de dépenser de l'argent au cours de l'année prochaine sans que les représentants du peuple aient auparavant voté cet argent? Je ne pense pas qu'il prétendra une chose pareille parce que ce serait absolument contraire à toutes les règles de la procédure constitutionnelle. Mon très honorable ami est absolument dans la même position que chacun de ses collègues et il ne peut pas, quand la session du Parlement

sera terminée, dépenser cinq cents, ou un dollar ou dix dollars sans avoir préalablement obtenu notre consentement comme représentants du peuple. Le très honorable ministre dit: "Je ne peux pas fixer ce soir combien on dépensera d'argent." C'est très vrai. Mais nous ne lui demandons pas de dire le montant exact qui sera dépensé. Nous voulons qu'il suive la règle de la procédure parlementaire qui exige d'inscrire au budget un montant à cette intention. Ce montant peut ne pas être dépensé en entier, mais il ne doit pas être dépassé. Le ministre, par l'entremise de ses fonctionnaires et spécialement celui dont on nous demande en ce moment de voter le traitement, devrait trouver combien d'argent il a besoin—il devrait fixer le maximum qui ne peut pas être dépassé, mais qui probablement ne sera pas atteint. C'est la règle et elle doit être suivie par mon très honorable ami aussi bien que par chacun des membres du Gouvernement. Si le très honorable ministre se reporte au budget, au budget supplémentaire et au deuxième budget supplémentaire de l'an dernier, il ne trouvera nulle part un crédit voté pour l'argent qu'on a payé à cette intention, bien que la dépense paraisse dans le rapport de l'auditeur général. En vertu de quelle autorité le ministre a-t-il dépensé cet argent? En vertu de quelle autorité a-t-il dépensé de l'argent dont le budget de l'an dernier ne fait absolument pas mention et qui est aussi muet que celui de cette année? Comment a-t-il pu faire une semblable dépense sans la faire voter par le Parlement? Je crois, monsieur le président, que si l'on tient compte de la procédure constitutionnelle la situation est très sérieuse et avant de voter le traitement d'un fonctionnaire qui est censé veiller à l'administration de cette loi et distribuer des primes aux compagnies, nous avons le droit de savoir combien d'argent doit distribuer ce fonctionnaire.

De plus, nous avons le droit de savoir en vertu de quelle autorité le très honorable ministre a distribué au cours du dernier exercice des deniers publics dont le budget ne fait pas mention. Je prétends donc avoir raison en affirmant que le Gouvernement n'est nullement autorisé à débourser les deniers publics à moins que cette dépense ait été régulièrement approuvée par le Parlement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Mon honorable ami a fait grand état de ses connaissances en droit constitutionnel; cependant, je me contenterai de relever la dernière phrase qu'il a laissé tomber de ses lèvres. Il affirme qu'un ministre de la couronne n'a pas le droit de débourser un seul dollar, à moins qu'il n'ait été autorisé à le faire par le Parlement. Voilà bien, n'est-ce pas, l'assertion que fait l'honorable député? Or, je me bornerai à poser une seule question à mon honorable ami: Quels sont les crédits que le Parlement a mis à la disposition du ministre de la Justice? L'honorable député voudra-t-il bien prendre la peine de consulter le budget, afin de s'en assurer? Qu'il se réfère ensuite à la page des dépenses et qu'il me dise s'il considère encore qu'il a raison de persister dans son dire? Demandera-t-il la mise en accusation du ministre de la Justice, parce que mon collègue a déboursé plusieurs millions de piastres dans son département en sus des crédits que le Parlement a mis à sa disposition?

M. CANNON: Mon très honorable ami me permettrat-il...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Encore un instant, s'il vous plaît?

M. CANNON: Le ministre me pose une question.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : C'est exact et je fournirai à mon honorable ami l'occasion d'y répondre dans quelques instants. Cependant, je lui conseillerais de réfléchir un peu avant de donner sa réponse. Je lui donne quelques instants de réflexion. Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de se reporter à la page 8 du Budget, crédit n° 4, et se rendre compte des crédits que le Parlement a mis à la disposition du ministre de la Justice pour traitements et dépenses casuelles? Ces crédits se sont élevés cette année, aux sommes respectives de $190,832.50 et de $25,000. Or, est-ce que mon honorable ami croit que ces sommes suffiront à acquitter toutes les dépenses qu'entraîne l'administration de la justice? Cependant, ce sont là les seuls crédits qui aient été approuvés par le Parlement. Avec la soif qu'il a de se renseigner, mon honorable ami aurait-il l'obligeance de se reporter à la page 12 du Budget? En parcourant cette page des crédits, il se rendra compte qu'en sus des sommes votées par le Parlement, un montant de $1,345,300 sera déboursé pour les fins de l'administration de la justice en vertu de l'autorité que le statut confère au ministre purement et simplement. Les chiffres inscrits sur cette page sont des détails purs et simples et il n'y a pas un centin de cette somme qui ait été voté par le Parlement. Mon honorable

ami n'a donc tout à fait raison d'adopter l'attitude qu'il a prise.

M. CANNON: En réponse aux observations que j'ai faites, le très honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a eu l'obligeance de prendre un ton que je n'ai nullement l'intention d'imiter; il a même poussé l'amabilité jusqu'à me donner le conseil de réfléchir avant de lui répondre. J'ai l'habitude de toujours réfléchir avant d'ouvrir la bouche, et la réponse aux questions du très honorable ministre est assez simple. J'incline à croire que si le ministre était avocat, il se serait bien gardé de parler comme il l'a fait, puisque, au point de vue juridique, sa réponse n'est pas une réponse pas plus du reste que sa question ne constitue une question. Le raisonnement que j'ai tenu est fort simple et je tiendrais à ce que mon très honorable ami se rendit compte et se rappelât à l'occasion que je ne parle jamais à la légère et qu'il ne commette plus l'erreur de croire à l'avenir que je ne prends pas le temps de réfléchir avant de parler. On nous demande en ce moment de voter le traitement d'un fonctionnaire du département du Commerce et de l'Industrie. C'est-à-dire une somme de trois à quatre mille piastres, si ma mémoire est fidèle.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Deux mille piastres.

M. CANNON: Les fonctions de cet employé public consistent à surveiller l'administration d'une loi spéciale. Cette loi a trait à la distribution de certaines primes aux compagnes pétrolifères par tout le Canada; or, ces primes sont distribuées en conformité des dispositions que renferme cette loi spéciale. Ma contention est très simple. Je prétends que la somme que le département du Commerce désire distribuer sous forme de primes au cours du prochain exercice devrait être inscrite au budget de la même manière que les traitements de nos juges pour ne citer qu'un exemple, de sorte que nous pourrons avoir une idée des deniers publics qui sont déboursés de ce chef. Mon très honorable ami (sir George Foster) me demande si je vais exiger la mise en accusation du ministre de la Justice, parce que dans le sommaire qui apparaît dans l'index du Budget, il s'est contenté de faire inscrire deux sommes: l'une de $190,000 et l'autre de $25,000, lesquels montants sont loin de suffire à tous les frais qu'occasionne l'administration de la justice. Je n'hésite pas à répondre que non; et certes, mon très honorable ami n'est pas sérieux lorsqu'il me propose d'agir de pareille façon. Les sommes, qui doivent être déboursées en conformité des disposition de la loi et qui sont votées par le Parlement, peuvent être dépensées par le département; mais je soutiens que ces crédits doivent être inscrits au Budget, de façon à ce que chaque année la loi concernant ces dépenses soit ratifiée de nouveau par le Parlement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: De quelle façon?

M. CANNON. Je ferai observer à mon très honorable ami qu'il existe une grande différence entre une loi, qui a été adoptée par le Parlement il y a dix ou quinze ans passés, et décrétait la dépense d'une certaine somme, et le déboursement chaque année par le Gouvernement des deniers publics nécessaires à l'administration des affaires du pays.

C'est une règle bien connue, une règle qui existe en Angleterre, comme ici, celle qui veut que le Parlement ne vote pas de fonds pour plus de douze mois. Cette règle est bien établie en Angleterre, où elle est considérée comme une des meilleures garanties de la liberté du contribuable. C'est là un point que mon très honorable ami ne pense sans doute pas à nier. Il suit de là, comme le sait fort bien mon très honorable ami, que le Parlement est tenu à se réunir une fois au moins tous les douze mois. En d'autres termes, il faut que chaque année le Gouvernement se présente devant les représentants du peuple pour en obtenir de nouveaux subsides, lesquels sont alors votés pour un an. Qu'il s'agisse du traitement d'un juge ou, comme dans le cas actuel, d'une prime sur le pétrole, la règle reste la même, et c'est ce que mon très honorable ami ne saurait nier.

Pour revenir à mon premier argument, je dirai donc que le ministre aurait dû inscrire au budget la somme approximative qu'il compte dépenser. Le très honorable ministre prétend-il obtenir de ce comité l'autorisation générale de faire comme il lui plaira? Nous avons autant le droit de savoir ce que le ministre du Commerce et de l'Industrie se propose de dépenser que nous l'avions de savoir ce que le ministre de l'Agriculture se proposait de dépenser conformément aux lois que vote la législature. A la page 4 du Budget, je trouve ce qui suit: "Commerce et Industrie, autorisé par statut", rien, pas un sou. Je pense donc avoir répondu à la question du très honorable ministre. Je désire me montrer très respectueux à son égard, à cause de son âge et de son expérience; mais je suis

sûr que sa réponse sera non moins pesée que la mienne.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai dit ce que je pensais, et mon honorable ami dans sa réponse "has fled the coop".

M. JACOBS: Qu'est-ce que cela veut dire en anglais?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: En anglais cela veut dire qu'il évite soigneusement de renouveler l'assertion qu'il a faite par deux fois. Elle est au compte rendu des débats, et il ne peut y échapper. Nul ministre, a-t-il dit, n'a le droit de dépenser un sou sans une dotation du Parlement. Je suis à portée d'être entendu de toute la Chambre, à portée d'être entendu de mon honorable ami qui me fait face, et il n'oserait point contester ce que je dis là.

L'hon. M. FIELDING: C'est absolument vrai.

M. CANNON: Je maintiens l'attitude que j'ai prise.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne crois pas que mon honorable ami ait renouvelé sa proposition, ou qu'il puisse maintenir l'attitude qu'il dit avoir prise.

M. CANNON: J'ai tenté de le faire.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il y a dans tout le budget des sommes que l'on vote et d'autres dont la dépense est autorisée par une loi. Dans le cas, par exemple, du ministère de la Justice, c'est par une loi qu'est autorisé le déboursement de la somme de $1,300,000 pour les juges. C'est une somme fixe.

M. CANNON: Il faut tout de même qu'elle soit votée.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, il ne le faut pas. La mention en est faite au budget comme renseignement, mais la Chambre ne les vote point. La somme totale votée cette année pour l'Agriculture est de $4,502,139, mais ce ministère dépensera au cours de l'exercice une somme additionnelle de $1,100,000, dont la loi autorise le déboursement, mais que la Chambre ne vote pas. Il sera dépensé pour les pensions, en vertu de la loi, la somme de $620,910, sans que la Chambre l'ait votée ni qu'elle ait à le faire. Il en est de même par tout le budget. Je n'irai pas jusqu'à dire que, comme affaire de renseignement, mention ne pourrait pas avoir été faite ici que la loi autorise le ministre à payer 1 cent et demi pour chaque gallon de pétrole brut d'une certaine qualité. Ce serait un renseignement, mais la Chambre n'aurait pas de crédit à voter. Si l'idée de mon honorable ami est qu'il serait utile à la Chambre de voir paraître au buget une dépense que la loi autorise, c'est un point sur lequel nous serions d'accord; mais je ne saurais admettre que, autorisée ou non par une loi, aucune somme ne peut être dépensée par le ministre sans que la Chambre ne l'ait spécialement votée.

L'hon. M. FIELDING: Comme dans le moment il s'agit d'huile, j'aimerais à pouvoir en verser un peu sur les eaux soulevées. Il y a dans cette affaire du pour et du contre. Lorsque le représentant de Dorchester (M. Cannon) dit que nul ministre n'a le droit de dépenser un sou des fonds publics tant que la Chambre ne l'a pas voté, il a parfaitement raison, et si mon très honorable ami conteste cette assertion, il a absolument tort.

Mais il ne s'ensuit pas qu'il faille voter un crédit chaque année. Les sommes inscrites dans le Budget comme devant être autorisées par statut ne sont là qu'en manière de renseignements. Le seul point de différence entre mon honorable ami et le représentant de Dorchester, est de savoir s'il est nécessaire de voter ces sommes chaque année, et à cet égard je dois dire que le ministre du Commerce a parfaitement raison; ces sommes sont accordées par un statut et le statut est l'autorisation permanente aux ministres intéressés pour la dépense des fonds. Quand le montant est fixe, ainsi que c'est le cas pour les traitements des juges, il n'y a aucune difficulté à énoncer la chose dans le Budget pour que la Chambre sache à quoi s'en tenir; mais dans le cas présent, je vois la difficulté d'inscrire un montant particulier quelconque. La loi ne dit pas qu'il doit y avoir une limite au montant dans le cas actuel, et comme il n'y a aucune somme fixe il ne serait pas facile de l'énoncer chaque année dans le budget ainsi que le désire le député de Dorchester (M. Cannon). Cependant, il n'y a rien à reprendre au point principal soulevé par le député de Dorchester, à savoir que le ministre n'a pas l'autorisation de dépenser un seul dollar, à moins qu'il n'ait été tout d'abord voté par la Chambre. Toutes ces sommes mentionnées comme autorisées par un statut ont été votées par la Chambre; autrement il n'y aurait aucune autorisation pour les dépenser. Mais je suis d'accord avec le ministre quand il dit qu'il n'est pas nécessaire de donner chaque fois le détail des crédits; à la vérité même, dans les cas où il n'y a pas de somme fixe, il pourrais lui être difficile de le faire.

M. CAHILL: Je prétends qu'il n'est pas plus difficile de fixer le montant dans cet article qu'il n'y en a eu pour fixer le montant de l'article suivant de $26,000, pour une prime sur le fil de lin.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que cela n'est pas voté par un statut. La chose se fait par décret en conseil, et cette prime ne peut pas être payée du tout, à moins d'être votée chaque année par la Chambre.

M. CAHILL: Je prétends que cet article ne devrait pas être payé non plus.

L'hon. M. FIELDING: C'est là une autre question.

M. CAHILL: Le ministre a dit cet après-midi, que la loi avait été votée à la demande du gouvernement libéral. Si cela pouvait avoir, dans le temps, une utilité quelconque, apparemment cette utilité n'existe plus, et le ministre ne devrait certainement pas essayer de perpétuer une législation vicieuse attribuée à l'ancien ministère libéral comme justification pour la continuation de dépenses de cette nature. Si cette dépense est inutile — et je crois qu'elle l'est; même je ne crois pas que le régime des primes vaille quoi que ce soit — pourquoi ne pas le supprimer. N'est-il pas temps que le Gouvernement cherche les moyens d'économiser les fonds publics, au lieu de les dépenser de toutes les façons possibles? Pour être conséquent, le Gouvernement devrait supprimer cette prime ou bien ouvrir toutes grandes les terres à tous les prospecteurs. Le Gouvernement est en passe d'adopter un principe de donner une prime à une catégorie de gens tout en refusant à d'autres l'occasion de prospecter. Celui qui a un petit puits d'huile touche la prime, mais le Gouvernement ne permet pas que d'autres se présentent pour prospecter. Le fait que ce crédit a été voté d'année en année n'est pas une raison suffisante pour le maintenir. Il doit y avoir une période à laquelle la prime devra prendre fin, et je ne crois pas que c'était l'intention de l'ancien gouvernement de le perpétuer.

S'il n'y a aucun avantage à le maintenir cette année, pourquoi ne pas le supprimer? Le Gouvernement ne semble pas jamais pouvoir trouver un moyen d'économiser. C'est toujours pour ces messieurs une question de nouvelles dépenses. La seule justification qu'ils invoquent est celle-ci: Cette loi a été proposée par un gouvernement libéral; par conséquent, elle doit être excellente. Je suis prêt à admettre qu'à peu près toutes les excellentes choses qu'ils ont à nous offrir sont des choses qu'ils ont prises au ministère libéral, mais je ne crois pas que ce soit là l'une de ces choses et elle devrait être immédiatement éliminée.

M. REDMAN: Je ne peux pas suivre l'argumentation de mon honorable ami. Comme je comprends la chose, il s'agit ici d'une prime accordée à tous les producteurs de pétrole dans les comtés du sud-ouest de l'Ontario, où le rendement est si bas qu'il serait presque impossible de continuer cette production, à moins d'une aide quelconque de la part de l'Etat. C'était là la situation dans le temps de l'adoption de la loi sous l'ancien gouvernement libéral, et la chose s'impose encore plus aujourd'hui, parce que depuis le temps d'autrefois la production des puits exploités dans ces comtés a toujours été en diminuant. Ce que je désire faire observer est ceci. Je désirerais que le ministre s'en tienne à la déclaration qu'il nous a faite il y a quelque temps quand il a dit que cette prime est limitée à l'extraction du pétrole d'une certaine densité spécifique.

Je crois qu'il a émis l'idée—je ne pense pas qu'il ait fait plus—que cette condition avait été imposée parce que ce poids spécifique corespondait à celui du pétrole qu'il nous faut nécessairement importer pour nos besoins domestiques en ce pays. J'ignore si cela était vrai à ce moment-là. J'ai idée que cette condition a toujours stimulé la production, la découverte et la recherche du pétrole au Canada. Nous avons dans l'Alberta une qualité de pétrole dont le poids spécifique est bien différent de celui du pétrole qu'on obtient dans l'Ontario, et la prime ne s'applique pas à ce pétrole de l'Alberta. Dans l'Ontario, les puits sont forés jusqu'à une profondeur de 400 à 1,000 pieds seulement et à très peu de frais, tandis que dans l'Alberta, on creuse jusqu'à 3 ou 4 mille pieds et qu'il en coûte de 40,000 à 100,000 dollars pour établir un puits. Les quantités de pétrole que nous avons obtenues au sud-ouest de Calgary ne sont pas considérables, bien que le pétrole ait une grande valeur et que le bassin soit susceptible de rendre beaucoup.

Je tiens à faire observer combien il est injuste de payer une prime dans l'Ontario où il en coûte si peu pour se procurer du pétrole, tandis qu'on n'en paie pas aux producteurs de l'Alberta qui ont des grands frais à faire pour forer des puits. Cette affaire a déjà été exposée au ministre dans des requêtes qu'il a probablement examinée avec soin de manière à être prêt à répondre sur le champ. La prime devrait être maintenue jusqu'à ce que nous découvrions

au Canada l'espèce de pétrole qui nous permettra de concurrencer l'étranger sur un pied d'égalité sans avoir besoin d'une prime. Jusque là le gouvernement devrait payer la prime pour encourager les producteurs actuels et pour en engager d'autres à chercher du pétrole dont la nécessité en ce pays ne saurait être niée par personne.

M. CANNON: J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les commentaires faits au comité par le représentant de Shelbourne-et-Queen (M. Fielding) qui a eu une si longue expérience en cette enceinte tant en qualité de député qu'à titre de ministre des Finances. Son avis a toujours beaucoup de poids et le ministre du Commerce, j'en suis sûr, ne démentira pas l'opinion qu'il a exprimée. Tous deux semblent d'accord sur un point, savoir, que la dépense statutaire ne doit pas être autorisée tous les ans par le Parlement. J'ai beaucoup de respect pour cet avis; d'un autre côté, je représenterai que le texte du budget, ainsi que l'esprit de la loi, tel que je les comprends, bien que je puisse me tromper, ne semble pas confirmer cette opinion. Je renverrai le ministre à la page 4 du budget où se trouve un sommaire de la dépense totale de l'année courante. Qu'y voyons-nous? Le "sommaire des prévisions budgétaires pour l'exercice finissant le 31 mars 1922 et des crédits votés pour l'exercice finissant le 31 mars 1921"—c'est-à-dire votés non pas pour un temps déterminé, mais pour un intervalle fixe—"ainsi qu'un état indiquant l'augmentation et la diminution pour cha que service". En lisant le sommaire, nous voyons dans une colonne les prévisions ordinaires et dans l'autre les crédits autorisés par la loi. Celle-ci a été rendue par le parlement en 1904, au dire de mon très honorable ami. Ayant été établie par le parlement et sanctionnée par le Gouverneur général, elle est devenue la loi du pays. Cette sanction autorise le ministère à appliquer la loi dont l'une des dispositions porte que des fonds doivent être dépensés. Je déclare que, en ce qui concerne la dépense d'argent autorisée par la loi, elle doit être soumise au parlement chaque année de la même manière que tout autre crédit autorisé par la loi pour les différents départements. Lorsqu'elle est soumise au Parlement de cette manière, qui est moins formelle et moins directe que dans le cas des autres crédits, le parlement autorise de nouveau le ministère à employer la somme que la loi mentionne; et ma prétention est que, à moins que cela n'ait lieu, le ministère n'est pas autorisé à dépenser l'argent. Je ne tiens pas à retarder bien longtemps encore les travaux du comité pour discuter ce point; cependant, je pourrais rappeler à mon très honorable ami qu'autrefois, en Angleterre, lorsque le parlement ne se réunissait qu'à de longs intervalles, probablement une fois pendant quinze à vingt années, selon le bon plaisir du roi, celui-ci pouvait se passer du parlement parce qu'au commencement de chaque règne, il se réunissait et votait une fois pour toutes ce qu'on appelait la liste civile, et que cette liste civile embrassait la dépense de toute l'administration du royaume durant le règne de ce souverain. Cela a été changé lors de la Révolution, et après 1688, le parlement anglais a prescrit qu'à l'avenir les deniers ne seraient votés que pour un an et qu'après qu'un compte circonstancié aurait été soumis au parlement.

Voilà pourquoi je prétends que mon raisonnement est juste et que, non plus que tout autre membre du Gouvernement, mon très honorable ami n'a pas le droit de rien dépenser des deniers publics sans que cette dépense ait été préalablement autorisée par le Parlement. Si le ministre daigne se reporter à la seconde page du sommaire, il constatera que la loi n'autorise aucune des dépenses de son département. Mon très honorable ami se mettrait en meilleure posture s'il voulait bien renseigner un peu plus le comité, s'il nous disait à peu près combien il doit payer cette année sous forme de primes aux compagnies pétrolières, et s'il consentait, à l'instar de chacun de ses collègues, à porter dans le budget les dépenses autorisées par le Parlement. Comme l'a dit mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), il n'est pas facile, je m'en rends compte, de préciser un montant; mais cette loi est en vigueur depuis 1904; les fonctionnaires savent comment les choses se passent et, connaissant toutes les compagnies en question, ils ont une bonne idée des quantités de pétrole que l'on extrait chaque année. Je considère donc que les fonctionnaires dont il s'agit de voter les appointements doivent être capables de fournir assez de renseignements au ministre pour le mettre en mesure de faire, pour ce qui regarde son département, ce que ses collègues ont fait relativement aux leurs.

J'ai encore une autre question à faire à mon très honorable ami: aux termes de la loi de 1904, la dépense de son département peut-elle dépasser un chiffre déterminé?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La prime est de 1 cent et demi pour chaque gallon de pétrole conforme à l'étalon.

M. CANNON: Supposons que l'on vienne à extraire des quantités prodigieuses de pétrole des terrains pétrolifères qu'on vient de découvrir dans l'Ouest; mon très honorable pense-t-il que, sans fournir de données au comité ou sans fournir plus de renseignements qu'il n'en a donnés, il se trouverait autorisé par le Parlement à verser, à raison de 1 cent et demi par gallon, des primes qui se chiffreraient à des millions de dollars? Où s'arrêterait-il? Nous n'en savons rien. A sa manière d'interpréter la loi, il n'y aurait point de borne à la dépense qu'il peut faire. S'il en était ainsi et qu'à la prochaine session—si toutefois il doit y en avoir encore une autre—nous demandions au ministre combien il a dépensé, il nous répondrait peut-être que, vu les résultats exceptionnellement heureux de l'exploitation des nouveaux terrains pétrolifères, il a payé 10 ou 15 millions de piastres sous forme de primes, et nous n'aurions aucun reproche à lui faire à cet égard, à moins que nous insistions dès à présent pour qu'il nous renseigne davantage et fixe une borne à la dépense, afin que nous ne procédions pas à l'aveugle.

Mon très honorable ami doit reconnaître que mon attitude est tout à fait conforme à la raison. A son ministère pas plus qu'aux autres nous ne saurions donner carte blanche en matière de dépense, et nous avons d'autant plus raison de n'en rien faire qu'en nulle partie de son budget il ne précise le montant qu'il doit dépenser, soit avec l'autorisation du Parlement, soit autrement. Le sommaire fait voir que la dépense autorisée par la loi pour l'exercice 1921-1922 se chiffre à $114,000,000, et dans une autre colonne se trouve le total des autres crédits; mais la dépense dont il est ici question n'est portée ni dans l'une ni dans l'autre de ces deux colonnes. Il ne convient pas, à mon sens, que le très honorable ministre exige que le comité lui laisse carte blanche à l'égard de ce chef de dépense.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne sache pas qu'il y ait beaucoup à gagner à prolonger cette discussion entre l'honorable député et moi. Pour ma part, je consens volontiers à m'en remettre à la décision du comité. L'ex-ministre des Finances (M. Fielding), le chef auquel mon honorable ami fait confiance, est absolument de mon avis.

M. CANNON: Il est aussi d'accord avec moi.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Puis-je demander à l'honorable député si, en disant que le ministre ne peut faire aucune dépense qui n'a pas été préalablement autorisée par le Parlement, il a voulu parler des dépenses autorisées par la loi aussi bien que des crédits que le Gouvernement se fait ouvrir chaque année?

M. CANNON: J'ai dit que toutes les sommes à être dépensées par le Gouvernement doivent d'abord être votées par le Parlement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Au dire de mon honorable ami, le ministre ne pourrait faire au cours du prochain exercice d'autres dépenses que celles que la Chambre aurait autorisées cette année. Sur ce point, je diffère entièrement d'avis avec lui et suis absolument d'accord avec l'ex-ministre des Finances (M. Fielding). Personne ici ne croit qu'un ministre a le droit de faire des dépenses qui ne sont autorisées ni par le Parlement, ni par la loi; mais il arrive parfois que la loi autorise une dépense qui se continue pendant des années et des années; les crédits de cette sorte ne sont jamais votés de nouveau, parce qu'ils l'ont été une fois pour toutes au moment où la loi fut édictée.

Mon honorable ami dit que si mon fonctionaire était réellement capable, il devrait nous donner ce renseignement qui me permettrait d'inscrire la somme précise dans les crédits. Comment cela? Mon honorable ami doit se rendre compte que, bien que nous ayons les archives, nous ne pouvons mettre dans les crédits qu'une somme approximative de ce que sera le coût. La production diffère d'une année à l'autre. Parfois, elle est double de l'année antérieure, et parfois elle diminue de moitié dans un an. Ce serait donc induire le comité en erreur que de mettre une somme exacte dans les crédits. Il faut une somme suffisante pour que nous n'ayons aucun ennui, même si le crédit n'est pas complètement employé. Tous les membres ont le Rapport de l'auditeur général, document précieux, et ils savent exactement ce qui est dépensé chaque année, C'est donc un guide.

Quant aux observations de mon honorable ami (M. Griesbach), j'ai reçu plusieurs lettres de l'Ouest touchant les champs pétrolifères qui ne peuvent subir l'épreuve leur donnant droit à la prime. Voilà une question épineuse et qui, en un sens, donne lieu à des injustices. Mais il ne s'agit

que de remonter au but qui a motivé la prime, je veux parler de l'indemnité pour la loi qui a été adoptée, il y a quelque temps, égalisant la qualité du pétrole produit chez nous avec celui qui est importé des Etats-Unis. La proposition est faite dans des termes vigoureux: pourquoi ne pas modifier la loi de façon à ce qu'elle s'applique à nos régions pétrolifères de l'Ouest? Alors, franchement, il s'agirait de savoir où nous arrêter si la subvention devait s'appliquer à tout le pétrole produit au Canada, et si les promesses d'une grande production dans l'Ouest se réalisent, les revenus du pays seraient lourdement grevés.

Cette épreuve de gravité spécifique se trouve dans nos Statuts depuis assez longtemps, et je ne veux pas dire que parce qu'elle y est elle doit y demeurer à jamais. C'est à la Chambre qu'il appartient de décider si le moment est venu de révoquer cette disposition, et, à ce sujet, les opinions sont partagées. Mais, tant que la loi n'aura pas été modifiée, je suis obligé, naturellement de l'appliquer telle qu'elle est. Quand aux millions et aux millions que je me vois dans la nécessité de dépenser, si quelque chose se fait sur une grande échelle dans le Nord-Ouest . . . eh! bien, si nous procédons par hypothèses, je crains que la solidité des arguments ne s'en ressente. Je ne m'attends pas à cette expansion. Quoi qu'il en soit, jusqu'à présent, l'épreuve de la gravité spécifique a été le facteur différentiel touchant les primes.

L'hon. M. LEMIEUX: Je désire dire un mot ou deux, mais non dans la discussion qui vient d'avoir lieu, bien que la Chambre et le pays, je pense, doivent être reconnaissants à mon honorable collègue (M. Cannon) d'avoir exposé son point de vue aussi clairement, je veux dire que pas une piastre ne devrait être dépensé sans la sanction du Parlement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cela est reconnu depuis longtemps.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, mais il importe de bien établir dans le budget le chiffre des dépenses prévues par les lois.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est possible.

L'hon. M. LEMIEUX: Nous sommes en présence d'une situation très sérieuse, et le pays a le droit de savoir quelles dépenses vont être faites chaque année. En outre, le public se montrera de plus en plus sévère touchant la somme totale de nos dépenses. Bien que, théoriquement, mon très honorable ami ait raison concernant l'un des points de son argument, cependant, l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a rendu service au pays, ce soir, en appelant l'attention du comité sur cette question des plus importes de soumettre au pays les dépenses réelles qui doivent être faites et que le Parlement doit approuver.

En tout état de cause, voici ce que je veux démontrer; Nous payons une prime à la production du pétrole brut. Je me souviens de la date de la création de cette prime par le Parlement. Comme mon très honorable ami l'a dit, il y a un instant, c'est en 1904. Je n'ai pas l'intention de proposer d'autres primes, parce que je ne crois pas que le pays, à l'heure actuelle, soit d'humeur à accorder de nouvelles subventions. Mais, au sujet du pétrole, ne pourrions-nous pas encourager l'exploitation des vastes champs de bitume pétrolifère dans la province natale de mon très honorable ami aussi bien que dans la mienne? On trouve dans la province du Nouveau-Brunswick, comté d'Albert, d'immenses champs de sciste pétrolifère, et, récemment, on en a découvert de considérables dans les comtés de Gaspé et de Bonaventeur. Comme je l'ai dit, je suis opposé aux primes et je ne voudrais pas en proposer pour encourager l'exploitation de ces terrains.

Mais quand il sera question d'élaborer le nouveau tarif, le Gouvernement devrait aider aux pionniers et aux mineurs en abaissant ou en abolissant entièrement les droits sur les machines nécessaires à l'exploitation de ces schistes pétrolifères. Je crois que j'ai raison de dire que mon très honorable ami, qui est familier avec cette question, a lieu d'envisager la suggestion avec sympathie, non seulement parce qu'il y va de l'intérêt de sa propre province, ou de l'Est du Canada, mais parce que tout le sujet est hautement important. Le pays a besoin d'huile combustible, et le Gouvernement devrait aider au développement de ces ressources naturelles. Un comité qui a siégé dans les salles du Sénat il y a un an ou deux, a entendu le témoignage d'experts, et a reconnu et admis que ces gisements peuvent être exploités avec succès si le Gouvernement consent à admettre en franchise les machines nécessaires. Dans toutes les entreprises minières, et particulièrement dans les huiles, l'épreuve décisive, ou, pour me servir du langage wilsonien, l'épreuve acidique, est l'exploitation; et si le mineur ou l'exploitant ne peut obtenir à prix raisonnables les machines et les travaux d'art nécessaires à l'exploitation, il lui est im-

possible de réaliser son entreprise et dans les circonstances les gisements restent improductifs. J'attire là-dessus l'attention du très honorable ministre. Nous serions bien aise — je ne devrais pas dire "nous", car je ne suis le propriétaire d'aucun de ces gisements, — mais plutôt le peuple canadien serait bien aise que le Gouvernement admît en franchise les machines et l'outillage nécessaires à l'exploitation de ces ressources naturelles.

L'hon. M. BELAND: Je voudrais poser au très honorable ministre une question relative à un sujet sur lequel je voudrais être éclairé. Nous lisons à la page 4 du Budget que le grand total des dépenses pour l'année prochaine sera de 582 millions de dollars. Est-ce que ce chiffre représente la totalité des dépenses du prochain exercice à part le budget supplémentaire?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Mon honorable ami parle des chiffres de la troisième colonne?

L'hon. M. BELAND: Oui, le grand total est de 582 millions de dollars. Si nous n'avons pas de budget supplémentaire, cette année, ce chiffre représente-t-il la totalité de ce que nous aurons à dépenser pour le prochain exercice?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'entreprendrais pas de l'affirmer. Cette troisième colonne est le total des deux sommes qui se trouvent aux deux colonnes précédentes, celle de ce que la Chambre doit voter et celle de ce qui est autorisé par la loi, mais je ne sais pas si tout ce que la loi autorise est inclus dans cette somme. Dans l'affirmative, cette somme représenterait le total de ce qui aurait à être déboursé, en dehors de ce qui pourrait l'être par warrant du Gouverneur général en cas d'urgence.

L'hon. M. BELAND: Le ministre s'attend-il qu'au cours du prochain exercice, son département déboursera en primes au pétrole brut à peu près la somme qui figure au Rapport de l'auditeur général pour le dernier exercice? Pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, le chiffre a été de 103,000 dollars. Le très honorable ministre croit-il que la somme à payer pour le présent exercice dépassera ce chiffre, ou sera-t-elle à peu près la même?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: A cela non plus je ne puis faire de réponse précise. Une année on aura produit 350,000 gallons de pétrole; une autre, le rendement n'atteindra que 202,000 gallons. La production d'une année n'indique aucunement ce qu'elle sera l'année suivante. L'année dernière un certain nombre de gallons ont été produits et la prime a été payée sur cette quantité au taux autorisé. La production de l'année prochaine pourra n'être que de la moitié de cette quantité, ou elle pourra être du double — il est impossible de prévoir. L'incertitude est absolue; on n'y peut rien; on ne saurait rien dire de précis. Depuis l'année 1904, l'article n'a jamais, que je sache, été porté à la colonne des sommes autorisées par la loi, dans le Budget. Je suppose que la raison en est que ce serait mal renseigner la Chambre que de préciser un chiffre sans savoir si la production du pétrole va monter ou baisser, ou rester la même.

L'hon. M. FIELDING: Quand vous avez affaire à un marché passé pour la construction de travaux sous la direction du Gouvernement, vous pouvez, par le soin de vos fonctionnaires, établir une estimation raisonnable de ce qu'en sera le prix de revient.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Oui.

L'hon. M. FIELDING: Mais s'il s'agit d'une compagnie sur laquelle vous n'exercez aucun empire...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Et qui se fient à la Providence.

L'hon. M. FIELDING: On ne peut faire de prévision exacte; il faut supputer quel travail il leur siéra d'exécuter. En toute justice, tandis que nous sommes sur cet aspect du sujet, je dois dire que nous avons dans le passé, payé sur l'autorité de statut, de fortes sommes qui ne paraissaient pas au budget. Prenons, par exemple, les subsides aux chemins de fer. Nous en avons voté d'année en année pour des millions, pour plusieurs millions de dollars, en vertu de ces statuts; mais si je me souviens, dans aucun cas il n'en était question au budget. Prenons un autre exemple. Je sais par moi-même que nous avons dépensé des millions en primes au fer et à l'acier, sans que je me souvienne d'une seule fois où on les ait mentionnés au budget. Et pourquoi? Pour la raison que j'ai dit, que ce n'étaient pas des travaux de l'Etat, mais des compagnies qui n'étaient pas dans la dépendance du Gouvernement. Dès qu'il y avait des statuts autorisant ces paiements, en tout cas, selon mes souvenirs, je ne pense pas qu'il fût coutume d'inscrire ces sommes au budget. Je conviens qu'il vaudrait mieux avoir un résumé de toute

l'affaire, mais pour ce qui est des opérations des compagnies, ce serait surtout matière à conjecture.

M. BELAND: Nous pouvons conclure, en tout cas, que les sommes portées au budget ne couvrent pas toute la dépense de l'exercice à venir. C'est une révélation désagréable qu'au moins 100,000 dollars doivent s'ajouter au total déjà élevé des dépenses de cet exercice, sans que le public soit aucunement renseigné à cet égard.

M. McMASTER: Puis-je faire une observation?. La plupart de ceux qui s'intéressent à ces questions se figurent, bien à tort, que la somme totale mentionnée en tête des prévisions constitue ce que le pays devra débourser pour l'exercice prochain. Or, on nous apprend qu'il se trouve encore des dépenses autorisées par statuts et qui ne paraissent pas au sommaire. Le fait que certaines d'entre elles y paraissent porterait le commun des lecteurs à supposer que toutes les dépenses statutaires ont leur place là. Pour que le public, qui, bien que ne s'étant pas grandement intéressés jusqu'ici à notre situation financière, s'y intéressera sans doute désormais, se forme une idée plus juste des obligations de l'Etat, je suggère cette idée qui, j'espère, paraîtra raisonnable: qu'on fasse suivre le sommaire d'un état des paiements statutaires non mentionnés dans le sommaire même. Je déduis fort bien des paroles du ministre et de celles du député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) qu'il pourrait être malaisé de prévoir les sommes précises payables en vertu de tel et tel statut, en fait de primes, par exemple. Mais nous devrions être en mesure d'ajouter un état supplémentaire au sommaire, indiquant ce qui a été payé au cours de l'exercice précédent, en vertu de dispositions statutaires.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pour l'exercice dernier?

M. McMASTER: Oui.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Vous trouverez cela au Rapport de l'auditeur général.

M. McMASTER: Il n'y a pas de doute que cela se trouve, pour quiconque sait où les chercher, tant dans le Rapport de l'auditeur général que dans les comptes publics. Mais ma suggestion, c'est que députés ou autres qui sont désireux d'étudier le budget, aient sous les yeux, sous une forme appropriée, exactement ce que l'on soumet à la Chambre et que l'on vote, et ce qui a été payé statutairement, si difficiles qu'en soit le calcul, pour l'exercice précédent.

M. EULER: Le ministre semble prétendre que le principe des primes ne saurait se discuter en même temps que cet article. En un sens, il a peut-être raison. Pourtant je voudrais me joindre avec le député de Dorchester (M. Cannon) pour combattre le système de primes. Je n'ai pas entendu le ministre donner la moindre raison pour les maintenir, sauf qu'elles résultent d'un statut de 1904. Qu'il me permettre de lui dire, je ne trouve pas ce motif suffisant.

C'est une chose qui relève directement de son ministère. Or, il devrait partir du principe qu'une prime ne doit être accordée que dans un but bien défini. S'il croit que les raisons qui ont induit l'ancien gouvernement à donner ces primes comme moyen d'encourager la production du pétrole sont encore bonne, qu'il les défende. Je suis tout à fait opposé au système de primes et j'estime qu'il est temps d'abroger la loi qui en autorise la distribution. Je doute fort que la prime de 1 cent et demi par gallon ait pour effet d'encourager la production du pétrole; cela ne fait qu'augmenter d'autant plus les bénéfices de gens qui n'ont pas besoin d'être aidés. A moins que le ministre ne soit encore convaincu que la prime a pour effet d'encourager la production, il devrait songer sérieusement à faire abroger la loi qui en autorise le paiement.

L'hon. M. BELAND: Comme les crédits supplémentaires ne sont déposés parfois qu'à la fin de juin, ne conviendrait-il pas d'y inclure les sommes déboursées durant l'exercice se terminant au mois de mars précédent, afin de faire connaître la somme exacte à être payée pendant l'exercice courant? Je prierai le très honorable ministre de bien vouloir faire part de cette suggestion à ses collègues.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je le ferai.

M. CLARK (Red-Deer): L'opposition qui se manifeste à l'égard de cette question de primes a certainement dû faire une impression sur mon très honorable ami (sir George Foster). Les remarques que vient de faire mon honorable ami de Waterloo (M. Euler) sont très significatives. Je suis moi-même persuadé que cette dépense, tout infime qu'elle soit, est faite en pure perte. Il y a longtemps que je me suis fait une opinion à ce sujet et dès mon arrivée au Parlement j'ai tenu à peu près le même langage. La méthode préconisée par mon honorable ami de Maisonneuve

(M. Lemieux) pour encourager l'exploitation des richesses souterraines est bien meilleure; elle consiste à faciliter l'obtention des outils devant servir à exploiter ces richesses. Je n'ai pas eu le temps de me rendre compte de ce qu'a fait l'Argentine au cours des dernières années; mais, avant la guerre, elle n'imposait aucun droit sur l'outillage des mines; or, l'Argentine ressemble au Canada dans ce sens qu'elle est un jeune pays et qu'elle est peu peuplée. Mon très honorable ami rejette l'idée de payer une prime sur une grande quantité de pétrole; mais il n'a rien à dire quand il ne s'agit que de la modique somme de $3,000. Cette attitude l'amène justement à ce que je considère comme étant l'objection fondamentale et insurmontable à l'égard du principe des primes. Il n'y a que deux sortes d'industries auxquelles on peut accorder des primes: d'une part, l'industrie prospère qui n'a pas besoin d'aide et qu'il serait injuste pour les contribuables d'aider; d'autre part, l'industrie qui ne rapporte rien et, dans ce cas, la prime est donnée en pure perte. S'il n'y avait pas de prime, les gens placeraient leur argent dans une autre entreprise qui aurait des chances de leur rapporter des bénéfices; autrement ils retireraient leurs fonds.

J'espère que les excellents objections présentées par les honorables députés de Dorchester, Pontiac, Maisonneuve et d'autres collègues auront fait une impression sur mon très honorable ami. Je me joins à eux et je souhaite que dans son prochain budget le très honorable ministre élimine cet article, tout petit qu'il soit. Je répète en quelques mots que, d'après moi, c'est une dépense faite en pure perte et il n'y a certainement pas un Canadien sérieux qui admettra que nous avons de l'argent à perdre en ce moment.

M. CAHILL: Mon honorable ami de Calgary (M. Redman) prétend que cette prime est nécessaire pour les puits qui ne produisent pas assez de pétrole pour défrayer les dépenses occasionnées par les travaux qu'on y fait; mais il vaudrait bien mieux que ces entreprises fussent de suite abandonnées. Il pourrait aussi bien dire que son voisin le député de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) aurait raison de demander une prime sur le poisson retiré des endroits du lac Supérieur où la pêche n'est plus bonne. Je ne doute pas que le très honorable ministre l'accorderait et que beaucoup de pêcheurs seraient prêts à l'accepter pour attraper du poisson.

M. CLARK (Red-Deer): Ils attraperaient la prime.

M. CAHILL: Oui, c'est que la plupart des gens cherchent. Le principe de la prime est mauvais. Nous avons trop d'entreprises prospères pour aller gaspiller notre argent dans celles qui ne rapportent rient. Le ministre a dit que si le Parlement en exprimait le désir, la prime serait abolie. Je suis sûr que si j'en faisais la proposition, le ministre appellerait tous ses partisans à son secours pour faire voter le crédit. Les lois sont faites par le Gouvernement qui est certain des voix de ses partisans.

Bien qu'ils puissent offrir des critiques, comme ils l'ont fait cet après-midi, ils supportent le ministère quand vient la question de vote. En conséquence, une suggestion comme celle-là ne peut venir de ce côté de la Chambre et avoir quelque espoir de succès, du moins, les amendements que nous avons présentés jusqu'ici ont toujours été repoussés. Le temps arrive et il arrive rapidement, où les choses n'iront pas ainsi, mais, en attendant, qu'est-ce que le Parlement peut y faire? C'est au ministre d'accepter la responsabilité de ces dépenses et avant qu'il nous demande un montant illimité, cent ou deux cents mille dollars, il devrait étudier soigneusement la possibilité d'éliminer les dépenses inutiles. Nous ne sommes pas au moment de nous permettre des dépenses inutiles.

M. CANNON: Avant l'adoption de ce crédit, je désire de nouveau protester contre le principe d'accorder des primes aux compagnies et aux corporations qui n'en ont pas besoin. Je m'oppose aussi à voter un salaire pour un fonctionnaire qui distribuera un montant introuvable dans les estimés. En d'autres termes, nous donnons un blanc-seing au ministère du Commerce et mon très honorable ami peut dépenser autant qu'il désire dépenser, il n'y a rien pour mettre un frein à son extravagance s'il veut être extravagant. Si la prétention de mon très honorable ami est juste, c'est-à-dire qu'il n'a pas besoin de consulter la Chambre quand une dépense est autorisée par la loi et qu'il n'a pas besoin de faire voter le montant, mais peut dépenser ce qu'il veut bien chaque année, le Gouvernement ferait aussi bien de présenter un projet de loi pour se donner à lui-même le pouvoir de dépenser une somme globale de 500 millions. Nous n'aurions pas de budget, l'utilité de la Chambre des communes disparaîtrait et le Gouvernement pourrait alors diriger le pays comme il l'entend.

(Le crédit est adopté.)

Annuaire du Canada, $20,000.

M. CAHILL: Quelle est la raison de cette augmentation?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Elle est en grande partie causée par l'augmentation du papier.

M. CAHILL: Combien de ces annuaires sont distribués gratuitement et quelle heureuse fin servons-nous en dépensant $20,000 par an pour l'annuaire? Est-ce que cela vaut quelque chose au peuple et, dans ce cas, comment?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Cette question peut se discuter, cela dépend du point de vue qu'on adopte. Pour ma part, je ne doute aucunement de l'utilité de cette annuaire et de l'objet qu'il sert. Je ne connais pas au monde un pays progressif qui ne publie pas un annuaire excellent. Notre annuaire a été publié depuis nombre d'années et sa qualité comme son efficacité, pour ainsi dire, se sont accrues d'année en année. Je crois que le Canada possède aujourd'hui, exception faite peut-être de l'Australie, un annuaire aussi complet, aussi compréhensif, aussi bien fait et aussi bien suivi au point de vue de renseignements que tout autre pays publiant un annuaire de ce genre. L'an dernier, nous avons publié une édition anglaise à 9,000 copies et une édition française à 3,000 copies au coût de $22,000. Le travail se fait aujourd'hui à l'imprimerie du gouvernement, ce qui ne se faisait pas autrefois. Un certain nombre de copies sont distribuées aux bibliothèques, chambres de commerce et aux autres institutions permanentes de ce genre où ils sont à la disposition de ceux qui cherchent des renseignements sur le Canada. Ensuite, on fixe un prix qui équivaut au coût de la publication pour toutes les copies qui ne sont pas distribuées comme je viens de l'expliquer. Je crois qu'on vient de faire entrer dans cet annuaire un nouveau chapitre intéressant. On y trouvera chaque année, un article complet et détaillé touchant le développement du Canada, — que cela intéresse l'histoire, les richesses naturelles, ou tout autre sujet — afin de placer sous une forme complète et rajeunie tous les faits qui se rattachent au sujet. Ensuite, on trouvera dans les publications subséquentes une colonne de renvoi aux articles publiés dans les éditions précédentes, afin que si l'on ne trouve pas le renseignement cherché dans l'annuaire de l'année l'on puisse aisément se reporter au volume précédent traitant le sujet en question.

[M. Cannon.]

M. CAHILL: Combien en distribue-t-on chaque année?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Je ne puis dire le chiffre exact, mais je le saurai.

L'hon. M. BELAND: Les renseignements de l'annuaire sont pour l'année du calendrier?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Oui.

L'hon. M. BELAND: J'ai remarqué que l'Almanach contient des renseignements plus récents sous certains rapports que l'Annuaire canadien.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Oui, c'est inévitable. L'annuaire est bien moin un volume de poche contenant les derniers renseignements qu'une publication enregistrant des renseignements permanents. Sa préparation et sa publication exigent beaucoup de temps.

M. CAHILL: L'Annuaire a-t-il toujours été publié sous le nom l'"Annuaire du Canada" ou a-t-il porté un autre titre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que les premiers volumes portaient un nom différent, mais il s'est appelé depuis un certain nombre d'années l'"Annuaire du Canada".

M. CAHILL: L'Annuaire impérial canadien est une publication différente?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

Mesurage du bois, y compris une somme de $600 pour mesureurs de bois à la retraite, $1,600.

M. McMASTER: Pourquoi devons nous payer des mesureur de bois? Je ne savais pas que le Gouvernement faisait le commerce de bois.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est la fin d'une longue transaction et c'est la dernière fois qu'il en sera question. La disposition d'un certain nombre de mesureurs qui n'ont pas été remplacé, a diminué graduellement cette somme. Il ne nous reste plus que trois employés auxquels on paye une faible retraite. La plupart, je regrette de le dire ont plus de quatre-vingts ans et disparaîtront bientôt. Après cette année ce travail actif va disparaître.

(Le crédit est adopté.)

Subvention à la Canadian Engineering Standard Association pour encourager l'uniformité d'étalons dans les produits métalliques et autres, $10,000.

M. CAHILL: Que fait-on avec ce montant?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce crédit apparaît depuis deux ou trois ans et quand le comité comprendra à quoi il sert, je suis sûr qu'il considérera qu'il est très utile. Il est accordé à la Canadian Engineering Standard Association. Les ingénieurs canadiens se sont constitués en société et sont réunis en ce moment pour déterminer des étalons de différents modèles de manière à obtenir une certaine uniformité dans la production. Comme membres de l'association ils consacrent tout leur temps à cette œuvre et nous leur donnons un octroi de $10,000 pour leur permettre de continuer.

M. CAHILL: Ont-ils obtenu un succès réel?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui. Ils se sont divisés en un grand nombre de comités, chaque comité prend un sujet spécial avec l'idée d'introduire l'uniformité pour ce produit quel qu'il soit. Ils se réunissent et débattent la question; ils discutent les modèles qu'ils proposent, en arrivent à une entente et ils font toute la pression qu'ils peuvent sur les compagnies manufacturières pour qu'elles adoptent ces modèles. Ils ont obtenu de grands succès sur ce point. Quiconque réfléchit un instant comprendra quels grands avantages économiques résulteraient du fait qu'un manufacturier qui fabrique cinq, six, sept, huit ou dix modèles différents d'un même article pourrait réduire ces modèles à un nombre minimum.

M. CASGRAIN: Font-ils des rapports au département?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, et nous conservons le résultat de leur travaux.

M. CASGRAIN: Les rapports sont-ils à la disposition du public?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous les avons dans des dossiers; nous ne les faisons pas imprimer. Mon honorable ami pourrait avoir ceux auxquels il s'intéresse.

Conseil consultatif honoraire des recherches industrielles et scientifiques—traitements et dépenses, y compris les impressions et la papeterie, la compilation et la distribution des renseignements, bourses d'étude et d'agrégation, les études de problèmes spéciaux et de sylviculture, $120,000.

M. COWAN: Dans le discours du trône, il est fait mention d'un bill relatif aux investigations scientifiques. Toute dépense prévue par ce bill sera-t-elle en sus de ce montant, ou s'y trouve-t-elle comprise?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce montant ne les comprend pas. Cette mention se rapporte à quelque chose d'un genre plus complet; il s'agit réellement d'un laboratoire national d'investigation et d'uniformité. D'autre part, ce dont il est question ici aurait un rapport direct avec l'autre et lorsqu'il serait établi les deux se compléteraient jusqu'à un certain point. La corrélation pourra s'établir quand nous connaîtrons la forme de la nouvelle aventure, si l'on peut dire.

M. CROWE: La dernière partie du crédit fait mention de "problèmes de sylviculture". S'agit-il de travaux dans un laboratoire de produits forestiers?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cela est une définition un peu plus élaborée de ce qu'on entend par investigation, Le système comprend non seulement l'investigation, ainsi que les traitements et les dépenses, mais aussi des bourses d'étude et d'aggrégation que le conseil consultatif administre et, après examen convenable, accorde pour investigations spéciales dans les différents sujets. Le champ de ces investigations est vaste à l'heure qu'il est. Il embrasse la sylviculture, les mines, l'industrie et les sciences jusqu'à un certain point, puisque l'on tente de résoudre des difficultés qui se rencontrent dans les procédés de production et que l'on fait des expériences à cette fin. On constate que le système de bourses d'étude et d'agrégation fonctionne très bien en Grande-Bretagne et dans les autres pays et nous essayons de l'établir ici sous la direction du conseil consultatif d'investigation.

M. McMASTER: Je n'hésite pas à affirmer qu'à mon avis, le travail qui s'accomplit sous la direction du conseil consultatif d'investigations scientifiques et industrielles, serait plus fructueux s'il était confié aux universités canadiennes. Pour ne citer qu'un exemple, nous savons tous que la faculté des sciences appliquées de l'université McGill compte au nombre de ses professeurs quelques-uns des savants les plus éminents du pays. Je pourrais même ajouter que certains professeurs du McGill jouissent d'une grande réputation dans le monde entier; cependant, ils ont acquis leur renommée en expérimentant dans les laboratoires de l'université. En accordant ce crédit de $120,000, je crains que le Parlement ne fasse double emploi, si nous tenons compte du travail qu'acomplissent nos universités. Pour moi, si le Gouvernement tient à encourager les investigations scien-

tifiques et industrielles. Je suis d'avis que ces travaux pourraient donner de meilleurs résultats s'ils étaient accomplis dans les laboratoires attachés à nos grandes universités comme le McGill, l'université de Toronto et le Queen's de Kingston.

M. CASGRAIN: Et l'université de Montréal.

M. McMASTER: L'université de Montréal, l'université Laval et les autres. Je désire soulever cette objection qui est fort sérieuse à mon sens. Comment le ministre peut-il espérer, avec l'outillage imparfait que nous avons ici à Ottawa, que ces travaux aient le même succès que s'ils étaient accomplis avec l'aide du magnifique outillage que possède l'université McGill, pour ne citer qu'un exemple. Je nomme le McGill, non pas que je crois qu'il ne se trouve pas au pays d'autres institutions possédant des laboratoires parfaitement outillés, mais pour la bonne raison que je connais la superbe installation de mon Alma mater.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami, je le crains, n'a pas lu les rapports annuels avec toute l'attention voulue, peut-être faute de temps. Sous le régime du système en vigueur nous n'ignorons pas les universités. Toutes les énergies que représentent les personnels de ces diverses institutions sont coordonnées par les soins des membres du conseil consultatif des recherches, dont plusieurs sont des professeurs d'université. Les recherches ne sont pas poursuivies ici à Ottawa mais dans les laboratoires des universités, tant par les étudiants que par les professeurs, qui ont gagné leurs degrés ou sont fort avancés dans leurs cours et qui se sont spécialisés dans une branche quelconque des sciences ou de l'industrie. Sous le régime des bourses d'étude et d'agrégation, les boursiers sont tenus d'employer leurs vacances à faire certaines investigations dans une direction donnée. Pour ne citer qu'un exemple, voici des recherches qui sont poursuivies par le professeur Porter, de l'université McGill. Nous nous proposons de lui accorder une allocation de $1,500 à même ce crédit afin de défrayer les dépenses qu'entraînent ses expériences concernant le procédé de séparation par flottage dans l'huile des valeurs que renferment les minéraux autres que ceux de la région de Cobalt, en utilisant le pétrole canadien et autres. Voilà un sujet qui a été ajouté au champ d'investigation: Le professeur Porter s'est voué à cette tâche et il a révélé des aptitudes remarquables. Cette allocation lui est accordée sous la direction du conseil d'investigations afin de défrayer les dépenses qu'entraîneront ses expériences au cours de l'année prochaine. Voilà un exemple qui fait voir comment s'accomplit la tâche qu'a entreprise le conseil d'investigations. Nous n'avons pas ici à Ottawa de laboratoire ou des expériences se poursuivent indépendamment sous la direction du conseil consultatif. Je pourrais citer les noms d'un bon nombre de boursiers, étudiants et agrégés, qui travaillent pour le compte du Conseil des recherches à McGill, à l'université de Toronto, à Queen's et dans d'autres institutions, possédant l'outillage et les experts voulus afin de conduire à bonne fin des travaux de cette nature.

M. McMASTER: Je ne voudrais pas que le ministre croit que je suis opposé à ces travaux d'investigation. Je suis heureux d'apprendre que ces expériences sont faites là où elles sont censées donner les meilleurs résultats; cependant, je ne suis pas convaincu que le Conseil consultatif est absolument nécessaire à la poursuite de ces travaux. Le ministre est-il en mesure de me dire à peu près quelle est la proportion de cette somme de $120,000 qui sera consacrée aux expériences et celle qui servira à payer les traitements des fonctionnaires attachés au service du conseil consultatif?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le conseil consultatif d'investigations est composé d'un certain nombre de personnages qui sont choisis à cause de leurs connaissances scientifiques ou de leur habileté professionnelle et aussi de gens qui sont bien au fait des industries du pays.

Ils donnent tous leurs services sans rémunération, moins le président, qui est toujours là et qui a dû abandonner ses travaux à l'université pour prendre la direction de l'œuvre du conseil des recherches. Tous les autres donnent leurs services gratuitement. Nous défrayons leurs dépenses quand ils viennent à Ottawa pour des séances qui ont lieu au besoin toutes les deux ou trois semaines. M. le docteur Macallum, qui dirigeait les travaux et touchait un traitement de $10,000, a résigné sa charge et il est parti en mission à Pékin, après avoir été nommé à un poste à l'université McGill. Sa place a été prise par M. Ruttan, qui la remplit en attendant que l'on en vienne à une décision relativement au laboratoire dont il a été parlé,

et que les remaniements voulus aient été faits. Il remplit sa charge sans rémunération.

Je donne cette explication afin de montrer que les salaires ne forment pas une part bien considérable de la dépense. Les autres ont leurs frais de voyage et des jetons de présence quand ils assistent aux réunions. L'année dernière, il a fallu dépenser $14,800 pour les traitements, les allocations, le personnel, les impressions, la papeterie, les frais de voyage des membres du conseil ont occasionné une autre dépense, et l'on a dû débourser $9,000 pour l'outillage du laboratoire. C'est la commission impériale des munitions qui en avait fait l'achat et s'en était servi dans une certaine mesure. Il y avait là des machines de grande valeur, et elles nous sont restées quand fut abolie la commission. Elles valent bien dans le voisinage de $30,000. La commission a offert au conseil de lui vendre ce laboratoire pour $9,000. Après consultation, le conseil décida de l'acheter à ce prix. Il sera toujours possible de s'en défaire avec avantage; mais si les nouvelles dispositions sont prises, il faudra bien nécessairement retenir ce laboratoire.

Les examens de sylviculture nous coûtent $8,000; les recherches des aides (17 en tout), $24,467; les bourses d'agrégation, $4,100; les bourses d'étudiant, $4,125; autres bourses, $2,150.

L'hon. M. BELAND: Ces bourses sont-elles toutes distribuées en Canada?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, toutes.

L'hon. M. BELAND: Aucune en Angleterre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Aucune. M. le professeur McLennan, qui a charge du laboratoire du physique à Toronto, a fait là pour nous des expériences. Pendant la guerre, il est passé en Grande-Bretagne, où le gouvernement anglais l'a employé à des travaux de recherches, et le résultat de ses investigations a été vraiment très utile. Pendant qu'il était en Angleterre, c'est pour le gouvernement britannique qu'il travaillait, non pas pour nous.

L'hon. M. BELAND: Combien y a-t-il de ces étudiants?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Dix-sept recherches ont été menées l'année dernière, et je mets devant la Chambre la relation de l'une d'entre elles. Les étudiants sont au nombre de six.

L'hon. M. BELAND: Sont-ils des gradués d'université?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, ou des sous-gradués, qui ont réussi dans certains genres de recherches, pour lequel ils ont montré des aptitudes toutes particulières. Le conseil les choisit après consultation avec les présidents des universités, toujours en vue d'obtenir les meilleurs hommes. Une bourse d'agrégation les met à même de poursuivre ces travaux.

M. McMASTER: D'après le Rapport de l'auditeur général, je trouve que les frais de gestion de cette entreprise sont beaucoup trop élevés. Le président est loin d'être sédentaire, car je vois qu'il a dépensé soixante-dix-huit jours et trois quarts en voyage qui nous coûte $10 par jour, et le prix de son transport par chemin de fer s'élève à près de $436. Sur un total de $94,000 que nous coûtent les travaux que l'on est sensé faire, les dépenses de l'entreprise sont de $33,000 environ. Je crois que par en haut cette affaire est quelque peu dispendieuse, et les étudiants que l'on aide sont en bien petit nombre. Dans tous les cas, la somme que l'on dépense pour les étudiants est bien inférieure à celle que nous coûtent les hauts fonctionnaires. Le comité me permettra d'appeler son attention sur l'article de dépense qui suit:

M. Andrew Hunter, Toronto. Pour aider aux études relatives à l'élevage du renard; honoraires, $200; frais de voyage, $191.10; avances, $5,000.

Il me semble que, pour des essais d'élevage du renard, il eut mieux valu faire la concession d'une certaine somme à un éleveur de l'île du Prince-Edouard, et non pas à quelqu'un qui habite Toronto. Je ne savais pas que cette ville fût célèbre pour la production des renards.

Il leur faut être aussi astucieux que des renards.

M. McMASTER: Il me semble que nous avons déjà dépensé beaucoup d'argent pour cela, et nous en avons déjà donné beaucoup sous forme de frais à des gens qui ne faisaient pas le vrai travail et se contentaient de surveiller plus ou moins ce qui se passait. Le ministre de l'Immigration et de la Colonisation me paraît être éclairé à cet égard et peut-être pourrait-il nous donner quelques renseignements au sujet de l'élevage des renards. Je lui fais cette invite, parce que sa figure me semble dénoter qu'il en connaît quelque chose.

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas connaissance du sujet.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Voyons d'abord ce qui en est des dépenses indirectes. Le principal objet que s'est donné le Conseil d'investigation fut d'intéresser les corps scientifiques et de les déterminer autant que possible à une action concordante. Pour cela il leur faut visiter les différentes parties du Dominion et se consulter avec ces gens et former des organisations. Venir dire au Dr McCallum "Nous allons vous payer $10,000 comme directeur, et vous resterez à Ottawa afin de supprimer vos frais de voyage", n'aurait pas été la bonne manière de conduire cette entreprise. Le docteur McCallum a voyagé par tout le Dominion. Il s'est consulté avec des savants et des professeurs d'universités. Il a eu avec eux des conversations et des conférences, et il les a formé en groupes qui se sont affiliés avec le Conseil consultant sous leur direction. C'est là réellement la première excellente chose qui a été faite. Il fallait faire cela afin d'obtenir les renseignements nécessaires, centraliser les recherches scientifiques au Canada, et conduire toute l'entreprise de manière régulière et compétente. En ce qui concerne l'élevage des renards, c'est là une industrie qui a ses hauts et ses bas. D'une manière générale, il a été démontré qu'on pouvait retirer des profits très considérables, non seulement des renards, mais de plusieurs autres animaux sauvages dont on pourrait faire l'élevage. Les difficultés, en ce qui concerne les renards, tiennent surtout à l'habitat, à l'alimentation et à la procréation. Les renards sont naturellement astucieux, et plus d'un éleveur, après avoir dépensé beaucoup d'argent et après avoir obtenu une portée de renardeaux, découvre subitement un certain jour que ses élèves, qu'il avait quittés en bonne santé le jour précédent, sont tous disparus d'une façon ou d'une autre. Ils sont détruits très fréquemment par la mère même. Eh bien, pourquoi cela? C'est la peur qui porte la mère à détruire ses petits. On s'y sera maladroitement pris pour traiter ces animaux, et alors la mère prend peur, et croit probablement que la meilleure façon de protéger ses petits contre leurs ennemis est de les détruire. Des essais ont été tentés pour donner aux renards l'alimentation qu'il leur faut, et, d'une manière générale, pour rendre leur habitat aussi conforme que possible à celui qu'il trouvent dans leurs conditions naturelles. Ce travail de recherches s'est fait en élevant des renards durant une certaine période. On a tenu ces animaux en observation scientifique rigoureuse afin de pouvoir en arriver à des conclusions quant aux meilleures méthodes d'alimentation, d'élevage et de traitement. Quand tous ces renseignements auront été mis au net, et seront appuyés sur des données scientifiques ainsi que sur l'expérience, nous aurons alors des enseignements très précieux pour l'élevage des renards en général.

M. McMASTER: Quel est ce docteur Andrew Hunter qui s'occupe de l'élevage des renards? Est-ce un vétérinaire?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Pour ce qui est de ce genre de recherches, je suppose que vous pourriez l'appeler un vétérinaire pour renards.

M. McMASTER: Quoi qu'il en soit, il prend soin des renards et il touche pour ses frais une avance de $5,000.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Cela est pour poursuivre des expériences.

M. McMASTER: Où a-t-il poursuivi ces expériences?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Dans l'île du Prince-Edouard et le voisinage d'Ottawa.

M. McMASTER: Eh bien, je prétends qu'il n'est pas sage de nommer quelqu'un qui est un vétérinaire, ou un homéopathe ou un dentiste, qui demeure à Toronto, pour poursuivre des recherches de cette nature dans l'île du Prince-Edouard. Pourquoi va-t-on chercher quelqu'un à Toronto pour un travail de recherches dans l'île du Prince-Edouard à une dépense totale l'année dernière de plus de $5,000?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne suis pas vétérinaire pour renards, et je ne possède non plus aucune autorité en ce qui concerne l'élevage des animaux. Mon honorable ami, cependant, a une haute opinion de l'université McGill, et je sais qu'il a aussi une haute opinion du docteur Rutton qui faisait parti du Conseil consultant, qui a jugé nécessaire, après mûre considération de la chose, de consacrer un certain montant d'argent à cet objet. Il était l'un de ceux qui ont proposé cela. Je ne puis pas donner à mon honorable ami le renseignement que je sais qu'il pourrait obtenir du docteur Ruttan, bien que je puisse l'obtenir pour lui et lui communiquer un memorandum sur le sujet. Je sais qu'il serait intéressant et instructif, ainsi qu'agréable, pour mon honorable ami de se rencontrer avec le docteur Ruttan et de discuter l'affaire avec lui.

M. McMASTER: Il est plusieurs choses que nous aimerions faire au Canada si nous avions les fonds voulus. En toute déférence pour le ministre, je soutiens que la caisse publique n'est pas dans un état qui justifie l'emploi de cette somme d'argent pour examiner la psychologie des renards, afin de trouver un remède à leur penchant contre nature et peu maternel qui les porte à se repaître de leurs petits. De fait, le député de Chateauguay-et-Huntington (M. Robb), qui connait la vie rurale et représente un des plus beaux comtés agricoles du Dominion, m'apprend que la truite fait très souvent la même chose. Selon moi, monsieur l'Orateur, il nous faut économiser, et je suis d'avis que le Gouvernement est grandement à blâmer de dépenser tant d'argent pour de telles recherches scientifiques

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Elles ne sont pas simplement scientifiques; elles sont pratiques. Cette industrie est une industrie à laquelle on s'adonne sur une grande échelle à l'heure qu'il est et qui est susceptible de se développer sans mesure dans notre pays. Je lirai simplement un petit mémoire que j'ai relativement à ce sujet dans l'intérêt de mon honorable ami:

Au comité associé du conseil d'investigation qui examine les problèmes ayant trait à l'industrie canadienne de l'élevage des renards.

Je puis dire que la subvention était de 5,500 dollars.

Ce comité s'est occupé depuis plus d'un an d'étudier les causes du faible rendement de cette industrie. Dans l'île du Prince-Edouard, le nombre moyen des renardeaux par portée est de 3 à 5, mais le nombre des renardeaux élevés jusqu'à maturité n'est que d'un à trois en moyenne par couple de renards. Par conséquent, la perte est d'environ 65 pour 100 par portée, et il faut apparemment l'attribuer dans une large mesure à une nourriture qui ne convient aucunement à cet animal et qui nuit à la renarde avant la naissance de ses petits, ainsi qu'aux renardeaux eux-mêmes. Les éleveurs de renards n'ont rien pour se guider à ce sujet et l'association des éleveurs a demandé, il y a plus d'un an et demi, que ces recherches fussent faites sous les auspices du Conseil d'investigations. Celui-ci, qui projetait une enquête qui durerait plus de deux ans, y a consenti. Le comité associé comprend cinq professeurs...

Voici où j'attraperai mon honorable ami.

...de biochimie et de physiologie, deux représentants du département de l'Agriculture, dont l'un est le Dr Torrance, le vétérinaire qui est directeur général du service de l'hygiène des animaux. L'enquête a maintenant lieu sous les auspices du comité associé et elle est conduite par un biochimiste expert du Canada qui s'est occupé depuis quinze ans d'étudier l'alimentation des animaux de ferme dans les Etats du nord ouest et au Canada et qui dirige une partie du laboratoire du service de l'hygiène des animaux à Hull, où sont installés des enclos spéciaux pour les renards et un outillage particulier au laboratoire, aux frais du département de l'Agriculture.

L'association des éleveurs de renards a fait don de six couples de renards estimés à 2,000 dollars; ceux-ci sont maintenant sous observation quant à la diète et à l'état de nutrition qui en résulte. On a déjà obtenu des données qui semblent indiquer le moyen d'établir une diète réglementaire de ces animaux, diète qui abaissera la mortalité parmi les renardeaux et fera ainsi économiser, espère-t-on, près d'un million de dollars par année pour l'île du Prince-Edouard seulement.

La subvention permettra de poursuivre ce travail jusqu'à la fin de 1921.

L'hon. M. BELAND: Les subventions sont-elles établies par le ministre ou par le Conseil?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Elles sont recommandées par le Conseil et le ministre les approuve ou les rejette; et elles entrent en vigueur lorsqu'il les approuve; cependant, je dois dire qu'en ce qui me concerne, j'ai dans la plupart des cas admis les conclusions du Conseil d'investigations. Je les ai parfois discutées avec lui et elles ont été retirées.

L'hon. M. BELAND: Je crois savoir que tous les membres du Conseil ne consacrent pas leur temps en entier à cette besogne.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

L'hon. M. BELAND: Cependant ils se réunissent à Ottawa.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon. M. BELAND: Combien de fois?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Règle générale, les réunions ont lieu environ une fois par quinzaine. On ne pouvait pas s'attendre que les membres du Conseil consacreraient tout leur temps à cette besogne. Ce sont des hommes auxquels des fonctions sont assignées dans les universités. Ils ne sont pas rémunérés pour ce travail, mais ils y consacrent beaucoup de temps. Non seulement ils assistent aux séances ici, mais ils sont plus ou moins occupés même lorsqu'ils sont absents d'Ottawa.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre vient de lire un document intéressant rédigés par plusieurs citoyens éminents dont les uns sont biochimistes. Parmi ces "bios", y avait-il un véritable éleveur—même un seul?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai donné lecture d'un rapport qui fait

connaître la composition du comité; il y est dit aussi que les renards ont été placés dans ces enclos par leurs propriétaires de l'île du Prince-Edouard. Les renards sont surveillés, et les personnes chargées de faire les expériences et de prendre des notes ne les perdent pour ainsi dire pas de vue. On ne pouvait pas s'y prendre autrement pour faire les investigations. Il se peut même que l'éleveur de profession soit incapable de faire des observations scientifiques. Je ne sais ce qu'il en est des renards, mais d'ordinaire l'éleveur habile a pour lui le talent et la chance; il se tire bien d'affaire.

L'hon. M. MURPHY: La dernière observation du ministre est vraiment applicable à cette industrie. L'éleveur de profession qui connaît son affaire n'a pas besoin de l'aide des bons hommes qui composent ce comité-là. Pour parler comme mon très honorable ami faisait il y a quelques semaines, "parole d'honneur", ne pense-t-il pas que cet argent est gaspillé?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

L'hon. M. MURPHY: Il ne le pense pas?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

L'hon. M. MURPHY: Dans ce cas, je dois lui dire qu'il est seul à penser autrement que le reste de la population.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce n'est pas toujours un démérite.

L'hon. M. MURPHY: Ce conseil des études industrielles et scientifiques n'est, on le sait fort bien, qu'un moyen de fournir une sorte d'agréable passe-temps à un certain nombre de personnages qui tiennent de petites coteries ici et là, et dont les gens peu respectueux disent que ce sont autant de membres d'une société d'admiration mutuelle. A venir jusqu'à ces derniers temps, ce conseil des études industrielles et scientifiques avait à sa tête un homme que l'on dit très distingué, un homme qui occupait dans certaine université un rang dont je m'abstiendrai de parler—j'ai nommé M. Macallum. Les gens qui ont vu le jour à Ottawa et y ont passé toute leur vie étaient fermement convaincus, eux que la grandeur ou la demi-grandeur n'émeut guère, que ce personnage ne jouait nullement le rôle qu'on lui prêtait au sein de ce conseil. A différentes reprises, nous avons cherché à nous faire dire à la Chambre quel traitement il touchait à l'université de Toronto, avant de venir ici; mais ces tentatives restèrent infructueuses.

M. McMASTER: Inutile effort.

L'hon. M. MURPHY: Inutile effort, comme dit en langage classique mon honorable collègue de Brome. Mais il y a quelques mois à peine, le hasard me mettait sous les yeux un discours du président actuel de l'université de Toronto, discours qui dévoilait enfin le secret. J'y lus, en effet, que M. Macallum recevait un traitement de $4,000 lorsqu'il faisait partie de cette institution. On l'appela donc à Ottawa pour lui confier, moyennant $10,000 d'appointements annuels, une charge qui lui procurait beaucoup plus de loisirs que de travail. Autant que je sache, jamais la Chambre ni le pays n'ont eu la moindre preuve que M. Macallum ou le conseil des recherches industrielles et scientifiques ont accompli quelque travail pratique. Je n'accuse pas le Gouvernement actuel et encore moins mon très honorable ami d'avoir conçu un tel moyen de dépenser des deniers publics. Je me rappelle que l'on employait autrefois à des travaux soi-disant scientifiques d'autres personnages qui étaient censés occuper un rang distingué dans le monde des savants. A l'intention de l'un d'eux, la Chambre ouvrait chaque année un crédit—il se peut bien qu'elle le fasse encore, mais je n'ai pas examiné le budget d'assez près pour pouvoir l'affirmer—pour lui permettre de faire des essais de réduction électrique. De temps en temps, notre homme se rédigeait une interview et faisait part aux journaux des résultats merveilleux qu'il avait obtenus au Sault en matière de réduction électrique; or, aux yeux d'un peuple aussi impudent qu'enclin à la critique, n'a jamais rien fait, si ce n'est un certain nombre de presse-papier. Je me rappelle en avoir reçu un.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'avez-vous encore?

L'hon. M. MURPHY: Je le crois. Je compte le déposer ici comme pièce "A" pour faire voir à la Chambre et au pays ce que nous a valu une telle dépense de deniers publics.

Revenons à M. Macallum. Il a démissionné et on ne lui a pas donné de successeur?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pas à titre permanent.

L'hon. M. MURPHY: Les $10,000 sont-ils payés à une autre personne?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pas en ce moment.

L'hon. M. MURPHY: Quelqu'un les touchera-t-il plus tard?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne saurais dire; tout dépend de la réorganisation.

L'hon. M. MURPHY: Dans tous les cas, le travail se fait sans M. Macallum.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Oui.

L'hon. M. MURPHY: Je suis d'avis, monsieur le Président, que c'est le commentaire le plus éloquent que l'on puisse faire du prix des services rendus au pays par M. Macallum en rémunération de $10,000 par année. Je ne blâme pas mon très honorable ami. Même, je me demande si son département a eu la surveillance de ce conseil depuis le début, mais n'est-il pas temps que nous cessions de voter de l'argent pour ces messieurs? Ce sont tous des citoyens respectables, mais aucun d'eux ne rend des services appréciables au pays pour l'argent qu'il reçoit. Prenons l'exemple donné par mon très honorable ami, il y a quelques instants, concernant la somme de $5,000 payée en honoraires, sans parler des frais de route, à un citoyen de Toronto pour montrer aux habitants de l'île du Prince-Edouard comment élever les renards —des gens qui ont plus oublié que n'en saura jamais ce monsieur au sujet des renards. Si mon très honorable ami désire des renseignements concernant cet élevage, il n'a qu'à s'adresser à l'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. McIsaac) qui l'éclairera, sans aucun doute. Le rapport lu par le très honorable monsieur ne contient, au sujet de l'élevage du renard, aucun renseignement pratique qui ne fût déjà connu, et bien mieux par ceux qui se sont livrés à cette industrie dans l'île du Prince-Edouard. Tous les gouvernements ont des fautes à se faire pardonner sous ce rapport; ils ont cédé aux importunités d'amis encombrants, et des positions de ce genre ont été créées pour des individus qui n'ont pas autre chose à faire, ou qui, dans la lutte pour la vie avec des hommes sérieux, ne gagneraient pas leur sel. Vu la sérieuse situation financière du pays, il ne pourrait rendre de plus grand service national au comité qu'en priant le comité de rayer cet article.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député de Russell (M. Murphy) semble dire que l'on a donné à M. Macallum une position de tout repos, pour employer une expression commune dans l'administration. Et cependant, chose curieuse, M. Macallum paraît avoir abandonné volontairement cette position pour s'adresser ailleurs où ses services sont appréciés. Je serais alors porté à croire que nous devons féliciter M. Macallum plutôt que le blâmer. Sans entrer dans les détails, et surtout, sans vouloir porter de jugement dans cette affaire de renards, je dirai que, concernant quelque système général de recherches scientifiques au Canada, le Gouvernement a toutes mes sympathies, et je pense que ce mouvement devrait être encouragé. Bien entendu, nous devons nous conduire en gens sérieux et tourner nos esprits vers l'exploitation des ressources naturelles du Canada. Nous avons souffert dans le passé du fait que d'autres pays ont donné plus d'attention que nous aux recherches scientifiques. Personne n'ignore qu'il faut attribuer à ses recherches scientifiques, l'une des causes du succès de l'Allemagne dans le domaine industriel. Je ne suis pas suffisamment renseigné sur ce sujet pour en parler d'abondance, mais j'appuie cordialement tous les efforts qui tendront à employer le talent des savants pour l'exploitation de nos ressources naturelles. S'il y a des défauts de détails à corriger j'espère que l'on ne négligera pas les reproches qui ont été adressés aujourd'hui, mais quant au principe d'avoir un système bien défini de recherches scientifiques, la conduite du ministère a ma sincère approbation.

M. NICHOLSON (Algoma) : On a dit que les crédits votés pour les recherches scientifiques et industrielles ont été littéralement gaspillés. A mon sens, bénéficiant de mon expérience, je dirai que ce crédit devrait être sensiblement augmenté si le pays est en mesure de le faire. Notre vie industrielle va clopin-clopant parce que notre science est arriérée. Le terrible gaspillage dont nous sommes témoins tous les jours pourrait être évité si nous avions les lumières de savants comme M. Macallum pour donner à nos chefs industriels la direction scientifique dont ils ont besoin. Nous pourrions effacer notre dette nationale rien qu'en mettant fin au gaspillage qui se pratique dans nos industries. Dans l'Ontario septentrionale, durant toute la période des hostilités, nous avons importé du minerai de fer des Etats-Unis pour la convertir en obus alors que le minerai lui-même ne contenait que 30 p. 100 de fer. En même temps nous extrayions du minerai dans le nord de l'Ontario pour le soumettre ensuite à l'ac-

tion du grillage, détruisant la végétation, et en grillant de ce minerai 23 p. 100 de souffre, puis à grands frais, lui faisant subir l'opération des hauts-fourneaux et n'obtenant que 50 ou 60 p. 100 de fer parce que nous n'avions pas de procédés scientifiques assez avancés pour la séparation des métaux précieux et grossiers en une seule opération.

Dans ces monceaux de scories, il y a suffisamment de fer pour permettre l'exploitation de tous les laminoirs en Canada, si nous avions un procédé quelconque pour économiser ce fer. Voilà le genre d'affaires que l'on fait. Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) trouve très étrange que le Dr Macallum qui présidait le conseil de recherches ait démissionné, lorsqu'il remplissait des fonctions si largement rémunérées, et cela, à titre d'ornement social ou comme chef d'une association d'admiration mutuelle. Pourquoi a-t-il démissionné? Parce que sa valeur a été appréciée par une institution commerciale qui est disposée à lui payer une rémunération double de celle qu'il recevait comme président du conseil de recherches.

L'hon. M. MURPHY: L'hon. député donne-t-il comme un fait que le Dr Macallum reçoit maintenant une rémunération double de celle qu'il recevait avant?

M. NICHOLSON (Algoma): J'apprends de source digne de foi, que le Dr Macallum a été retenu, par contrat de cinq ans, à $20,000 par année, dépenses payées. Bien que je ne connaisse le Dr Macallum qu'en passant, je suis certain que ceux qui l'emploient ne l'auraient pas fait à moins d'être assurés qu'il gagnerait son salaire. Mais laissant de côté le Dr Macallum, si le pays doit progresser comme il le devrait, nous devrions plutôt augmenter ce crédit que le diminuer. Nous devrions prêter main-forte au conseil de recherches et lui donner un laboratoire ici, à Ottawa, là où les travaux pourraient se faire. Je connais un nombre de cas dans lesquels ceux qui voulaient faire analyser un produit ou une denrée en ce pays n'ont pu le faire; ils durent se rendre aux Etats-Unis ou en quelque autre pays afin d'avoir ce renseignement. Le comité parlementaire qui s'occupait de cette question a entendu le témoignage des présidents d'universités, auxquels le député de Brome (M. McMaster) a fait allusion, et ceux-ci ont recommandé l'établissement d'une institution de recherches avec installations de laboratoires où le travail d'analyse pourrait se faire dans les conditions les plus favorables. L'on verra par les témoignages des directeurs d'universités, lesquels sont entre les mains du comité, qu'ils ne sont pas d'accord avec l'opinion du député de Brome que ce travail de recherches devrait se faire dans les universités. Ils prétendent que c'est l'affaire des professeurs dans les universités d'enseigner ce que les autres ont découvert pour eux, ce qui a été placé entre leurs mains, et si vous doublez ce travail—mais j'ai vu mon honorable ami de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) hocher la tête. Mais ces messieurs étaient tous de l'avis que celui qui est professeur dans une université n'est pas en position de s'occuper convenablement de recherches. Je ne veux pas rendre la question plus difficile, mais je répète que, plutôt que de réduire ce crédit, nous devrions l'augmenter et pourvoir le conseil de recherches de tous les moyens nécessaires pour remplir leur tâche importante.

M. JACOBS: Les professeurs auxquels mon très honorable ami a fait allusion, lorsqu'il a lu le document, sont-ils engagés dans l'industrie de l'élevage des renards—sont-ce des vétérinaires?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le comité conjoint qui s'occupe de ces investigations consiste de cinq professeurs de biochimie et physiologie, et deux représentants du ministère de l'Agriculture, dont l'un est le Dr Torrance, directeur vétérinaire général de la division d'hygiène des animaux. Je désirerais tout simplement répondre brièvement aux assertions de l'honorable député de Russsell (M. Murphy). Comme exhibition de raillerie plaisante et de persiflage, c'est très bien réussi; mais la même espèce de discours a été fait en maintes occasions, ces dernières années, au sujet des hommes de science qui s'occupent d'investigations. Le résultat de ce travail lent, fatiguant, ne se fait pas connaître de jour en jour, mais il s'ensuit souvent des découvertes, soit de synthèse ou d'analyse, la découverte de la relation des matières et leurs effets dans les combinaisons, ce qui apporte aux industries mondiales des millions et des millions, et il en est de même pour l'usage économique des produits du pays, ce que l'on n'obtiendrait pas autrement ou du moins à aussi bas prix. Mon honorable ami a parlé du Dr Macallum. Je n'aime pas à mentionner le Dr Macallum ici; ses affaires le concernent seul. Mais je puis dire à mon honorable ami que le Dr Macallum, soit avant qu'il eut accepté cette position, soit depuis, n'a jamais eu à solliciter un émolument ou une

position plus avantageuse. Pour le moment, il a été prêté à l'institut Rockefeller par qui il a été choisi pour un travail spécial en Chine, et cela pour cinq, six ou sept mois.

Avant d'être nommé à la direction du conseil d'investigations scientifiques, il avait reçu l'offre d'une situation ailleurs, comportant des travaux scientifiques, aux appointements annuels de 15,000 dollars, et qu'il refusa parce qu'il ne tenait pas à quitter le Canada. Il n'était pas mon protégé, et aucun intéressé ne me l'avait non plus imposé. On le choisit sur la recommandation des douze personnages éminents dans nos universités et notre vie publique qui furent nommés membres de ce conseil. Mon honorable ami s'informe des résultats. Ceux des investigations scientifiques sont lents à venir, souvent même décevant au début, mais quand ils sont bons, leur valeur est inappréciable au point de vue de la productivité du pays. Voici, entre autres, l'un des résultats, dans un mois ou deux, peut-être même auparavant, on appliquera, dans le Nord-Ouest, un procédé de carbonisation des lignites de qualité inférieure afin de supporter le transport comme l'anthracite, ce qui améliorerait énormément la position de la population de cette vaste région, au point de vue du combustible, de la force motrice et d'une façon générale. Le succès de ce procédé sera le prélude de l'indépendance économique absolue du Nord-Ouest, et quand le Nord-Ouest sera peuplé de millions et de millions d'habitants, il y aura encore d'incalculables quantités de lignites à passer aux mêmes procédés et qui pourront être utilisés comme l'anthracite l'est aujourd'hui. En Grande-Bretagne même, un conseil d'investigations qui a servi de modèle au nôtre, fonctionne depuis cinq ans. Le gouvernement lui a ouvert un crédit de plus de 5 millions de livres sterling, afin de poursuivre ses recherches, car depuis la guerre, la Grande-Bretagne s'est réveillée; elle a constaté qu'elle était bien en arrière sur ce chapitre des expériences industrielles et scientifiques, qu'elle était à la merci de ses ennemis. Elle décida de n'y pas rester plus longtemps; elle a consacré son argent à cette œuvre; elle a convoqué ses savants, qui procèdent exactement comme les nôtres. Voyez ce qu'on fait aux Etats-Unis, voyez nos propres manufactures. L'une des entreprises les plus vastes et les plus pratiques de ce pays, me demande actuellement avec instance de pousser ces investigations et se déclare disposée à payer afin d'obtenir la solution de ses propres difficultés de fabrication, aussitôt que le laboratoire projeté et dont a parlé mon honorable ami, sera établi ici, s'il doit l'être à Ottawa. Voilà la demande qu'on en fait de toutes les parties du pays. Et remarquez-le bien, il n'y a pas d'erreur: je suis fortement d'avis que nous devrons être prudents et sages dans nos choix et ainsi de suite. Mais j'ai pu observer les travaux et l'esprit de ce conseil depuis deux ans et demi, et je ne saurais qu'approuver son œuvre et l'attachement qu'il y a témoigné.

L'hon. M. MURPHY: Avec l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) et avec le ministre du Commerce, je conviens cordialement de la nécessité d'appliquer la science à l'industrie canadienne aussi vite et aussi généralement que possible. Mais pas un d'eux n'a pu mentionner au comité, — car, de fait, aucun d'eux ne le pouvait, — un seul résultat pratique pour l'industrie canadienne attribuable à ce conseil de recherches industrielles et scientifiques.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Je viens d'en indiquer un.

L'hon. M. MURPHY: Mon très honorable ami est un des optimistes les plus réjouissants du Canada. Cette qualité, chez lui, se développe et s'accroît avec les années et je l'en admire d'autant plus. Il déclare que d'ici à un mois ou deux, il prévoyait que ceci ou cela arriverait quant à la production du lignite dans l'Ouest. J'espère avec lui qu'il en sera ainsi. Ma critique ne s'inspire nullement d'une objection que j'aurais à l'application de la science à l'industrie; bien au contraire; mon objection, c'est que de vrais savants, des experts en chimie industrielle, ont été méconnus, et je vais exposer à mon très honorable ami mes raisons de l'affirmer. Je crois qu'il ne les mettra pas en doute, non plus que mon honorable ami d'Algoma ou les autres députés. Ayant sur les sujets scientifiques les connaissances générales possédées par ceux qui ont fait un cours d'études au collège et à l'unversité, sans m'être appliqué à l'étude particulière d'un sujet, j'étais désireux d'apprendre de personnes compétentes quelle était la valeur pratique pour l'industrie canadienne de l'œuvre du conseil en question. Comme je me demandais à qui je devrais m'adresser, il me vint à l'esprit qu'il ne saurait y avoir de gens mieux renseignés que les membres de l'association des manufacturiers canadiens. C'est à elle que je me suis adressé. Je n'ai pas besoin de dire au ministre ni au député d'Algoma-Est que cette association n'a à son service que des gens excessivement compétents. Or, l'un de ses représentants les mieux qualifiés m'a répondu que le doc-

teur Macallum serait peut-être très bien à sa place comme chimiste biologique dans une université, mais qu'il n'est d'aucune utilit comme chimiste industriel; qu'il n'a aucune connaissance du sujet et que le conseil dont il fait partie n'a donné aucun résultat pratique. Le représentant de l'association des manufacturiers est d'opinion que les travaux du conseil consultatif d'investigations industrielles et scientifiques n'aboutiront à aucun résultat, tant que l'on n'y emploiera pas des gens versés en chimie industrielle. Voilà pourquoi j'ai fait la déclaration en question; j'indique le renseignement que j'ai eu et la source d'où il provient.

Mon très honorable ami a décrit les résultats qui découlent de l'application de la science à l'industrie, et il a ajouté que les développements ne s'effectuent que lentement. Dans ce cas, le bureau s'adapte bien à la définition. Nous au Canada, et sur ce point je suis parfaitement d'accord avec le député d'Algoma-Est, nous avons besoin qu'on applique la science et la chimie à nos industries; mais je veux que l'argent que nous dépensons à cet effet soit employé comme il faut, par exemple en engageant pour faire ces recherches scientifiques des gens qui non seulement possèdent les connaissances techniques voulues, mais qui peuvent aussi donner un effet pratique à leurs connaissances. D'après les informations prises auprès de l'Association des manufacturiers, l'industrie canadienne n'a retiré jusqu'à présent aucun avantage pratique des travaux du bureau. Ce fait constitue à lui seul la plus grande objection qu'on puisse présenter à l'égard des dépenses faites jusqu'ici à ce sujet.

Comme je l'ai dit au début de mes remarques, je ne fais pas ces observations dans le but de critiquer le Gouvernement et encore moins le ministre qui présente ces demandes de crédits. Je veux tout simplement indiquer au comité la raison pour laquelle on devrait soit éliminer ces dépenses, soit adopter une méthode tout à fait différente à l'avenir.

M. MANION: Le Dr Macallum a été mon professeur à l'université de Toronto, il y a quelque vingt ans. Ce n'est pas la première fois que j'entends des députés le critiquer. Or, tout en ne voulant pas juger son talent en chimie biologique ou en recherches scientifiques et industrielles, je dirai ceci en toute justice pour lui. Le Dr Macallum était il y a vingt ans un des rares Canadiens de réputation universelle dans le domaine scientifique. Son nom était connu dans tous les pays du monde où on étudiait les sciences qu'il enseignait à l'Université de Toronto. Je fais cette remarque en passant, car j'estime qu'elle est juste. C'est un fait qu'aucun de ceux qui connaissent le sujet qu'il enseignait à Toronto ne peut nier. Je dirai aussi qu'en Angleterre, plusieurs comités se sont formés pour s'enquérir des raisons pour lesquelles l'industrie anglaise ne se développait pas d'une façon satisfaisante, surtout depuis la guerre. D'après les rapports que j'ai vus, une des principales raisons est que l'Allemagne, par exemple, fait des recherches industrielles sur une bien plus grande échelle que l'Angleterre. Les rapports disent aussi que tous ces comités de recherches scientifiques en Allemagne travaillent pour le développement de leur pays et que beaucoup de grandes industries ont recours à leurs services. Souvent, l'homme ou le comité ainsi engagé reste plusieurs années sans donner aucun résultat utile; puis, plus tard, une découverte avantageuse compense largement la durée des services. La commission des recherches scientifiques du Canada n'existe que depuis peu et nous devrions attendre patiemment au moins quelque temps encore pour lui permettre d'atteindre les résultats qui, j'en suis sûr, seront d'un grand avantage pour le Dominion. Personnellement, je suis en faveur de maintenir un bureau d'investigations quelconque, car je crois que le pays en a absolument besoin en ce moment.

M. McMASTER: Je ne veux pas retenir le comité trop longtemps, mais je ferai quelques remarques en réponse aux observations présentées par l'honorable député d'Algoma-Est. Il me serait difficile de tomber d'accord avec lui quand il dit que l'université n'est pas l'endroit désigné pour des recherches.

M. NICHOLSON (Algoma): Je n'ai pas dit cela, les présidents et professeurs des universités l'ont dit dans une déclaration présentée au comité de la Chambre.

M. McMASTER: Je voulais justement parler de cela. Il m'est difficile de m'imaginer que le principal de l'université McGill a fait une telle déclaration. Je me souviens que ce comité a siégé il y a environ un an. Avant cela, le principal du McGill avait été frappé d'une attaque de paralysie et son successeur n'a été nommé qu'il y a quelques mois. En tous les cas, si le président a fait une déclaration de ce genre, je ne puis y souscrire. Je crois que toute l'histoire des expériences dément cette déclaration. Si nous prenons par exemple l'université McGill nous voyons parmi les

inventeurs scientifiques qui ont brillé au cours des dernières années en Canada des hommes comme le professeur Rutherford, ancien professeur du McGill, le professeur Nicholson, de la même université, sir William Dawson, ancien principal du McGill et l'un des plus grands découvreurs en géologie que nous ayons jamais eus et le professeur Barnes, dont les découvertes sur l'action de l'eau congelée l'ont placé au rang des grands découvreurs. Si nous passons à l'Europe, nous voyons que le grand inventeur en chirurgie, Lord Lister, qui a découvert l'aseptie, était professeur à Glasgow, je crois; que l'inventeur du chloroforme, sir James Simpson, était professeur à Edimbourg et que lord Kelvin enseignait à l'université de Glasgow. Si nous examinons l'histoire des découvertes scientifiques en Grande-Bretagne et au Canada nous voyons que la majeure partie des hommes éminents étaient des professeurs de collège. Mon honorable ami d'Algoma-Est a déclaré qu'un individu ne pouvait en même temps enseigner et diriger des expériences. Je ne crois pas que cela soit exact. Mais je lui rappellerai, ainsi qu'à la Chambre que les universités possèdent des étudiants avancés, comme les étudiants de l'école graduée de l'université John Hopkins, qui constitue probablement la plus grande école d'expériences en Amérique du Nord. Cependant, je m'oppose à l'idée d'encourir des dépenses pour entretenir à Ottawa des laboratoires qui coûteraient fort cher. Ces laboratoires devraient être dans les universités, où, d'après mon humble opinion, l'on peut poursuivre les meilleurs travaux. Je ne voudrais pas que l'honorable député d'Algoma-Est ou tout autre honorable député s'imagine que je m'oppose à l'application des sciences à l'industrie, car nous sommes tous en faveur de ce progrès. C'est simplement une question de connaître les meilleurs moyens d'atteindre un but.

M. VIEN: Je voudrais savoir quelles formalités il est nécessaire de remplir pour avoir les services du conseil d'investigations.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si mon honorable ami désire des renseignements touchant un sujet particulier d'investigation, il n'a qu'à envoyer une demande au président du conseil. Si, en exploitant une industrie, il rencontre une difficulté qui l'embarrasse, il devrait envoyer un compte rendu exact de cette difficulté ou de ce problème au conseil des recherches. La chose sera alors prise en considération et si le conseil la juge suffisamment importante pour en chercher la solution, il la passera à une personne particulièrement au fait dans ce genre de recherches et, au moyen d'une bourse ou d'une indemnité d'agrégé, on donnera à cette personne les moyens de défrayer ses dépenses pendant qu'elle cherchera la solution de ce problème. Cependant, cela ne peut pas se faire si nous n'avons pas un laboratoire central et cette question sera plus tard le sujet d'une discussion.

M. VIEN: Le Gouvernement a-t-il l'intention de se servir du conseil consultatif d'investigations pour pousser les recherches touchant la réduction électrique des minerais de fer titanique? Il y a plusieurs années, le Gouvernement a dépensé une somme assez importante pour étudier la réduction électrique des minerais de fer titanique et si je m'en souviens bien, le docteur Stansfield, de l'université McGill, a été envoyé en Suède, en Norvège et dans d'autres pays pour étudier les procédés qui y étaient employés. D'après le rapport du docteur Stansfield, j'ai compris que les minerais de fer titanique pouvaient être réduits en Canada pourvu que nous ayions l'énergie électrique à bon marché, mais que les progrès du four électrique devaient être poussés davantage avant que nous puissions profiter avantageusement de nos gisements. Le ministre sait-il où en est le conseil en ce qui regarde cette question? Sinon, est-ce que le Gouvernement a l'intention d'étudier davantage la question dans le but d'arriver à l'utilisation de nos gisements?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si je ne me trompe pas, le laboratoire du ministère des Mines a été saisi de ce sujet et il dirige des expériences et des recherches qui s'y rattachent. Mon honorable ami se souvient-il à qui le docteur Stansfield a fait son rapport?

M. VIEN: Au département des Mines.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je suis bien certain que le conseil consultatif n'a pas entrepris de travail considérable à ce sujet. C'est une entreprise très coûteuse et je suppose qu'il ne s'est pas jugé en état de faire quelque chose dans ce sens.

M. VIEN: Je ne pense pas que les expériences seraient excessivement coûteuses si l'on tient compte des progrès réalisés dans les forces électriques. Il s'agit seulement de faire le choix magnétique des minerais, après les avoir broyés, de façon à obtenir

le minerai de fer et que la partie titanifère soit tellement réduite qu'elle puisse être traitée économiquement dans le four électrique. Ce serait d'un grand intérêt pour ma province parce que nous y avons des gisements de minerai titanifère en grande quantité et aussi des minerais de fer et d'or. Dans le comté de Charlevoix, il y a des gisements qu'on a exploités il y a quarante ou cinquante ans, mais qu'on a dû abandonner en raison des difficultés économiques contre lesquelles on avait à lutter. Ils ne pouvaient pas rivaliser avec les minerais de fer débarrassés de tout alliage de titane. Je crois que le conseil consultatif reconnaîtra que cela ne coûte pas très cher pour terminer les recherches déjà faites sous la direction du département des Mines par le Dr Stansfield. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de faire beaucoup d'étude sur le sujet.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'appellerai l'attention du conseil sur cette question.

(Le crédit est adopté.)

Exécution de la loi des inspection et de la vente, $2,500.

M. CAHILL: Qu'est-ce qu'on inspecte?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les peaux, les cuirs, etc; le paiement se fait surtout par honoraires.

M. VIEN: Fait-on des dons avec cette somme?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Elle est tout entière pour l'inspecteur principal.

M. McCOIG: Paie-t-on des honoraires à quelques-uns des employés qui s'occupent de cette question?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est le salaire d'Elzéar Côté qui est l'inspecteur des peaux pour Québec. La somme comprend aussi les dépenses relatives à l'inspection des peaux et l'inspection de la ficelle d'engerbage, $250; papeterie et impressions, $130. Le salaire de Côté est de $1,620.

(Le crédit est adopté.)

Bureau international des tarifs douaniers, $1,400.

M. CAHILL: Qu'est-ce que ce montant?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il est plus élevé que l'an dernier, parce que pendant la guerre, il n'y a pas eu de crédits. Le travail s'est fait, pas aussi bien qu'auparavant, mais néanmoins il s'est fait. C'est une augmentation pour payer les dépenses. Pour notre quote part, nous payons une certaine proportion, environ $600 par an.

M. PEDLOW: A la page 105 du Budget, je trouve un crédit pour une entreprise semblable. J'appellerai l'attention du ministre sur le crédit n° 12 qui est semblable à celui-ci. Veut-il expliquer pourquoi ces deux crédits paraissent sous deux en-têtes différents dans le budget? Le crédit de la page 105 est:

Chef, division des tarifs étrangers.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est une chose absolument différente. Ceci est un honoraire que nous payons au bureau des douanes internationales qui recueille les tarifs des différents pays, tient note de leurs changements et distribue les renseignements aux nations associées. Nous sommes un des pays associés et nous payons cette somme de $600 par an comme notre contribution à l'entretien de ce bureau.

M. PEDLOW: Le renseignement qui m'a été donné l'autre soir au sujet de l'autre crédit est le même que celui du ministre maintenant.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'était une explication qui ressemblait à celle-ci. Nous devons avoir un personnel ici pour recueillir les renseignements et les distribuer à notre population.

M. PARENT: Qui fixe la contribution du Canada?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Une certaine somme est nécessaire pour exécuter ce travail et elle est divisée aussi équitablement que possible entre les nations associées. Le montant est petit.

M. PARENT: D'après le Rapport de l'auditeur général, le Canada n'a pas versé un sou pendant six ans. A la page Z-30, je relève l'inscription suivante:

Bureau international des tarifs douaniers. Part contributive du Canada pour six ans, à venir jusqu'au 31 mars 1920, $3,972.

Le département a sans doute attendu fort longtemps avant de s'assurer de la part que le Canada doit contribuer au fonds général.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai communiqué à la Chambre le renseignement qui m'a été fourni par les fonctionnaires du département. J'étudierai les observations qu'a faites mon honorable ami.

(Le crédit est adopté.)

Câble des Antilles, $38,933.33.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il s'agit du crédit habituel en vertu de la convention en vigueur. Cette convention a été conclue entre le gouvernement britannique, le gouvernement canadien et les colonies des Antilles. Le but visé est d'établir par câble des communications entre les différentes îles des Antilles et de diminuer les tarifs exigés pour ce service. Le gouvernement britannique et le Canada contribuent une somme égale. La convention expirera dans dix ans, Les gouvernements des diverses colonies des Antilles souscrivent des sommes proportionnées à leur importance. On considère ce service nécessaire et, comme l'entreprise nous intéresse, nous avons décidé de contribuer à son maintien.

L'hon. M. FIELDING. Cette somme est-elle versée à la compagnie du câble?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. VIEN: A quelle date ce service a-t-il été établi?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il y a environ six ou sept ans.

M. CAHILL: Pour quelle fin ce service est-il maintenu en réalité? Est-ce uniquement pour des fins commerciales ou pour les nouvelles et des fins générales?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pour des fins commerciales et l'expédition des messages que n'importe qui désire envoyer; il ne s'agit pas toutefois d'un service de nouvelles destiné aux journaux.. Les compagnies subventionnées possèdent environ 4,000 milles de câble.

M. VIEN: Cette somme est-elle considérée comme un subside accordé aux compagnies subventionnées?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Impression des publications parlementaires et départementales, y compris les frais de traduction, $125,000.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce crédit, inscrit sous cette rubrique, a l'air d'être une innovation; nous en agissons ainsi afin de donner suite à la résolution adoptée par le Parlement et qui décrète que chaque département à l'avenir acquittera ses frais d'impression; le Parlement acquittera de son côté les frais des impressions dont il est réellement responsable. Tous les services administratifs tombent dans le domaine de la résolution, qui aura un salutaire effet, à mon sens. Les départements agissaient autrefois avec l'idée bien arrêtée que le Parlement acquitterait tous leurs frais d'impressions et ils n'ont peut-être pas pratiqué toute l'économie désirable. Le nouveau programme fait retomber sur les départements intéressés la responsabilité des frais d'impressions qui leur appartiennent.

L'hon. M. FIELDING: Chaque ministère fera exécuter ses travaux d'impression?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Parfaitement.

M. CAHILL: Ce crédit comprend-il les frais occasionnés par le service de nouvelles que l'honorable député de Durham (M. Rowell) avait l'habitude de diriger d'ici?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Plaît-il?

M. CAHILL: Le service de nouvelles que dirigeait autrefois l'ex-président du conseil privé?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'y a pas de service de nouvelles sous la direction de l'honorable député de Durham.

M. CAHILL: Je suis bien aise d'entendre le ministre avouer qu'un pareil service a existé jadis.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne sais à quoi mon honorable ami fait allusion.

M. VIEN: Je désirerais savoir si le présent crédit comprend les frais d'impression du *Canadian Record*, qui était publié autrefois sous la direction de l'ex-président du Conseil privé?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pas du tout. Cet item prévoit tous les travaux d'impression qu'a fait exécuter le département du Commerce et de l'Industrie; ce ministère toutefois n'a rien à faire avec le maintien d'un service de nouvelles de la nature de celui que publiait autrefois le département de la publicité, sous la direction de l'ex-président du Conseil privé.

M. VIEN: Est-ce que le Gouvernement maintient un service de nouvelles quelconque à l'heure actuelle?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne suis pas au fait des publications qui peuvent être sous la direction du président du conseil privé; cependant, je

suis d'avis que le service de nouvelles qui existait jadis est devenu une chose du passé.

M. PARENT: Je crois que l'an dernier les travaux d'impression de l'Etat relevaient d'un certain service qui faisait toute la distribution des manuscrits. Le ministre me dira-t-il si ce changement signifie qu'il aura lui-même charge de faire cette distribution?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'y a aucun changement dans la distribution. Il s'agit simplement ici des frais d'impression.

L'hon. M. FIELDING: A l'Imprimerie Nationale.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

La séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur.

Vendredi, 1er avril 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

PROBLÈME DE L'APPROVISIONNEMENT DE COMBUSTIBLE

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Je demande la permission de présenter la motion suivante, soumise, bien entendu, au consentement unanime de la Chambre:

Le Chambre est d'avis qu'un comité spécial composé de MM. Steele, Blair, Cowen, Keefer, Hocken, Douglas (Cap-Breton-et-Richmond), Ross, McKenzie, Lemieux et Maharg soit nommé pour s'enquérir de toutes matières se rapportant à l'approvisionnement futur du combustible pour le Canada, avec pouvoir de requérir l'audition de témoins et la production de documents, d'archives, d'entendre des témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre.

Ceci pour faire suite à une résolution de la Chambre débattue il y a quelques jours.

M. l'ORATEUR: En l'absence d'un avis préalable cette motion doit, je crois, obtenir le consentement unanime de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

[Le très hon. sir George Foster.]

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DU CODE CRIMINEL

M. CASGRAIN: En l'absence de l'honorable député de Jasques-Cartier (M. Lafortune) je demande à présenter un projet de loi (bill n° 52) tendant à modifier le Code criminel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Expliquez-vous.

M. CASGRAIN: L'article qui suit devrait être inséré immédiatement après l'article 229 du Code criminel, chapitre 146 des Statuts revisés du Canada:

229a. Est coupable d'un acte criminel et passible de deux années d'emprisonnement ou d'une amende n'excédant pas cent dollars, ou des deux, tout individu qui:

(a) Dans tout lieu dont il a la direction et où le public a accès, joue ou permet à d'autres personnes de jouer le jeu de bonneteau (Three card monte) ou tout autre jeu où on se sert d'autre chose que de cartes.

(b) Joue ce jeu de bonneteau ou tout autre jeu où on se sert d'autres choses que de cartes dans un lieu public ou dans tout autre endroit où le public peut avoir accès.

Le député de Jacques-Cartier pourrait mieux que moi donner des explications plus complètes sur le bill. Pourtant, je dirai qu'il a pour objet d'empêcher qu'on extorque de l'argent à la population de Montréal au moyen d'un jeu truqué qui y fleurit depuis quelque temps. La loi ne paraît pas très claire à ce sujet; les cours ont eu de la difficulté à trouver un texte sur quoi appuyer la condamnation des accusés qui ont été reconnus coupables de se livrer à cette pratique.

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

1RE LECTURE

De cinq projet de loi émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 45), présenté par M. Hocken, tendant à faire droit à William Henry Coulson;

Le 2e (bill n° 46), présenté par M. Douglas (Strathcona), tendant à faire droit à Elisabeth Alexander;

Le 3e (bill n° 47), présenté par M. Best, tendant à faire droit à William Gleaves Doyle;

Le 4e (bill n° 49), présenté par M. Fripp, tendant à faire droit à Dorothy Mearuel Score;

Le 5e (bill n° 50), présenté par M. Middlebro, tendant à faire droit à Henry William Maynard.

RENVOI DE CANTONNIERS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. GAUVREAU: Je voudrais poser une question au ministre des Chemins de fer et Canaux. En me rendant à Rivière-du-Loup pendant les vacances, j'ai entendu dire qu'un cantonnier par équipe sur la voie du chemin de fer avait été renvoyé. C'est une question d'importance publique si l'on tient compte de la sécurité de la voie.

M. L'ORATEUR: J'espère que l'honorable député ne se propose pas de poser, avant de passer à l'ordre du jour, une question à propos du renvoi d'un homme sur l'Intercolonial.

M. GAUVREAU: Je crois que c'est dans l'intérêt public que nous soyons informés.

M. L'ORATEUR: Tout ce qui se passe dans cette Chambre devrait être dans l'intérêt public. Mais la question peut se poser en la manière ordinaire, en l'inscrivant au Feuilleton.

M. GAUVREAU: Je ne voudrais pas procéder de cette manière, monsieur l'Orateur, parce qu'il faudrait attendre trop longtemps la réponse que je voudrais avoir tout de suite. Je voudrais savoir si on a donné l'ordre de se dispenser des services d'un homme par chaque section de la voie.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): L'honorable député sait que l'administration des chemins de fer nationaux canadiens ne dépend pas du département des Chemins de fer et Canaux, mais de la commission de direction; par conséquent le ministre des Chemins de fer n'a pas donné d'ordre.

L'hon. MACKENZIE KING: Puis-je demander de quel département dépend la commission de direction?

L'hon. M. REID: Il y a une commission de direction nommée pour l'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens — cette commission est nommée par la loi et non par le ministre. En réponse à l'honorable député, j'ai dit qu'aucun ordre n'avait été donné par le ministre des Chemins de fer ou par le département des Chemins de fer.

L'hon. MACKENZIE KING: Devons-nous comprendre que la commission de direction n'est responsable à aucun département du Gouvernement?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): L'honorable député sait que le statut est assez explicatif à ce sujet.

M. L'ORATEUR: Je dois dans tous les cas déclarer que ce n'est pas un sujet que l'on puisse discuter à l'appel des ordres du jour.

RENSEIGNEMENT RELATIF À LA MARINE MARCHANDE DE L'ÉTAT

M. SINCLAIR (Guysborough): Quand le ministre de la Marine (l'hon. M. Ballantyne) a fait son exposé, mardi, relativement aux navires du Gouvernement, il a déclaré qu'il consentait volontiers à donner les renseignements les plus complets aux membres de la Chambre. Il s'est exprimé en termes très larges:

> Tous les marchés passés, toutes les quittances réglées, toutes les lettres, tous les télégrammes entre le département et les entrepreneurs sont ouverts à l'inspection de tout membre de la Chambre qui désire de nouveaux renseignements.

Profitant de cet engagement et de cette promesse, j'ai posé une question relativement au navire *Recruit* et j'ai reçu comme réponse, hier, que le département ne connaissait rien à son sujet; que l'affaire était entre les mains de quelque compagnie à Toronto. Je veux demander au ministre de la Marine comment il a pu manquer de tenir la promesse qu'il a faite à ce sujet, mardi, aux membres de la Chambre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les paroles auxquelles mon honorable ami fait allusion et que j'aurais prononcées au cours de mon exposé de mardi ont trait uniquement à l'adjudication des entreprises pour la construction des navires en acier et à la correspondance échangée à cet effet entre le département de la Marine et l'entrepreneur. Voilà tout.

M. ARCHAMBAULT: D'après la déclaration du ministre de la Marine, à savoir que la question sera étudiée par un comité parlementaire spécial, devons-nous conclure que le Gouvernement a décidé de se rallier à la proposition inscrite par l'honorable député d'Halifax (M. Maclean)?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Expliquez-vous.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) a porté au Feuilleton une résolution réclamant la nomination d'un comité. Le ministre de la Marine et des Pêcheries vise-t-il ce comité lorsqu'il annonce dans sa réponse que toutes ces questions seront soumises à l'examen d'un comité spécial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je l'ai déjà annoncé au cours d'un débat précédent, nous avons l'intention de proposer la nomination d'un comité spécial chargé d'examiner les questions que j'ai énumérées dans mon discours et auxquelles le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait allusion en répondant à ces questions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Devons-nous comprendre que le comité décidera quelles sont les questions qui sont d'une nature confidentielle et celles qui ne le sont pas?

Le très hon. M. MEIGHEN: Un comité ne décide rien; il fait rapport. Le comité spécial fera donc rapport sur les sujets qui seront soumis à son examen. Or, les questions qu'il devra examiner seront celles que j'ai énumérées dans mon discours de l'autre jour.

M. ARCHAMBAULT: Devons-nous comprendre que tous les détails d'exploitation de la marine marchande de l'Etat et du réseau des chemins de fer nationaux canadiens seront soumis à l'examen de ce comité spécial?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela.

M. l'ORATEUR: Il est contraire au règlement de questionner contradictoirement les ministres avant l'ordre du jour.

M. ARCHAMBAULT: J'ai certainement le droit d'obtenir une réponse.

M. l'ORATEUR: Oui, mais non avant le passage à l'ordre du jour. L'honorable député aura maintes occasions de ramener le sujet sur le tapis au cours des séances de la Chambre. Cependant, je tiens à faire observer, comme je l'ai déjà fait à de nombreuses reprises du reste, que les honorables députés n'ont pas le droit, avant le passage à l'ordre du jour, de poser d'autres questions que celles touchant le dépôt de documents et celles relatives aux travaux de la Chambre. Toutefois, le président a toujours permis aux membres de poser des questions d'intérêt public et ayant un caractère d'urgence qui ne pourraient attendre plusieurs jours avant de provoquer une réponse de la part du Gouvernement. Mais le Gouvernement ne peut être questionné sur la politique ministérielle à ce moment de nos travaux. De plus, on n'a pas le droit en aucun temps de soulever une question qui tendrait à blâmer ou à critiquer la politique du Gouvernement. Cette règle a été strictement respectée dans tous les cas.

M. VIEN: Sera-t-il fait une déclaration publique touchant l'administration de la marine marchande canadienne, ou le seul renseignement à cet égard sera-t-il celui qui a paru l'autre jour dans le compte rendu des débats?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de le Marine et des Pêcheries): La seule déclaration que fera le Gouvernement est celle que j'ai faite moi-même à la Chambre mardi dernier; mais la compagnie qui exploite l'entreprise insérera dans son rapport annuel celui de ses directeurs, et j'imagine qu'il sera complet.

M. VIEN: Est-ce que le rapport de la compagnie d'administration sera distribué parmi les députés?

L'hon. M. LEMIEUX: Et quand le sera-t-il?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne saurais dire dans le moment. Je m'en informerai, et le ferai savoir à mon honorable ami à la prochaine séance.

LE CRÉDIT À LA ROUMANIE

M. JACOBS: Une dépêche, publiée par les journaux d'hier soir annonce que la mission canadienne à Londres a conclu des arrangements et a accepté des obligations du gouvernement roumain portant intérêt à 7 pour 100 en remboursement du prêt que le Canada a consenti à la Roumanie, il y a une couple d'années; la dépêche ajoute que les intérêts seront acquittés aujourd'hui. Etant donné que les banques sont maintenant fermées, je désirerais savoir si l'argent a été déposé au crédit du gouvernement canadien ou s'il s'agit purement et simplement d'une cruelle mystification de la part du gouvernement roumain, vu que c'est aujourd'hui le premier avril?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne reçois pas de rapports d'heure en heure ou de minute en minute de la part des banques touchant les sommes qui sont au crédit du gouvernement canadien. Je ne suis pas assez au fait de la question pour être en mesure de répondre à l'honorable député. Je signalerai l'affaire à l'attention du ministre des Finances.

LA CITADELLE DE QUÉBEC

M. POWER: Je désirerais poser une question après avoir cité quelques extraits d'un article qui a paru dans le *Telegram* de Québec, dans le numéro du 30 mars, au sujet des quartiers de roc qui se détachent des bases de la citadelle et menacent la vie

des habitants d'une certaine partie de la ville.

M. l'ORATEUR: Je ne m'opposerais point à ce que l'honorable député communique se question à la Chambre, laquelle peut être en effet d'un intérêt urgent, quoique peut-être local. Si la vie des citoyens est mise en danger faute d'attention de la part du Gouvernement, il peut être à propos que la question soit faite; mais, pour cela, il n'est pas besoin de lire un article de journal. L'honorable député pourrait en faire un résumé.

M. POWER: Le compte rendu de ce journal fait de la situation un résumé meilleur probablement que je ne le saurais faire. Quant à l'urgence, je dois dire que l'éboulement a lieu presque au même endroit où il y a quelques années plusieurs personnes ont perdu la vie. La question est donc en vérité de quelque urgence, et elle présente plus qu'un intérêt local.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député en a suffisamment dit pour qu'il obtienne du Gouvernement la réponse qu'il désire.

M. POWER: Il me resterait à dire ceci, que la ville repousse toute responsabilité, et c'est sur cette partie de l'article que j'ai voulu appeler l'attention du ministre de la Milice.

L'hon. M. GUTHRIE (ministre de la Milice et de la Défense): Je verrai à ce que la chose soit communiquée aux agents de l'administration et à ce qu'il leur soit donné ordre de prendre toutes les précautions voulues dans la circonstance. J'ignore à qui incombe la responsabilité en pareil cas.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre passe à la suite de la discussion des subsides.

Commerce et industrie.—Application de la loi des grains du Canada, $1,175,000.

L'hon. MACKENZIE KING: Le ministre voudrait-il nous dire la raison de l'augmentation de $175,000?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Ce crédit s'applique aux opérations qui ont lieu sous la surveillance de la commission des grains. Cet accroissement de $175,000 est dû presque en entier, sinon absolument, au classement nouveau et au relèvement des salaires qui en a été la conséquence. La somme demandée ici comprendra toutes les dépenses relatives aux traitements des fonctionnaires, permanents ou provisoires, aussi les dépenses casuelles des agents employés à l'inspection des grains dans l'Est et dans l'Ouest. Elle comprend en outre le traitement des commissaires, leurs dépenses imprévues, les frais de service de tous les élévateurs de l'Etat, régionaux ou de tête de ligne, les appointements et les frais pour les recherches qui se font au laboratoire, le chimiste en chef excepté, lequel est sur la liste du service civil et dont le traitement a déjà été voté.

Je dois dire en général, quant à ce service, qu'il se soutient par lui-même, ou fait un peu mieux, selon la récolte de chaque année. Pour l'année 1920-1921 au 31 janvier, les droits perçus ont été de $1,118,813, ce qui est un peu plus que la recette de toute l'année 1919-1920. Nous pouvons donc nous attendre à trouver, lors de la clôture des comptes au 31 mars, que la recette totale de l'exercice a considérablement dépassé celle de l'exercice antérieur. Avec une aussi bonne récolte cette année, la recette devra payer la dépense, et même peut-être nous laisser quelque chose du bon côté. Notre but est de parvenir, dans la mesure du possible, à faire que le service fasse ses frais.

Parmi les nombreuses années durant lesquelles la loi concernant les grains a été en vigueur, il y a eu plusieurs années de déficit, mais depuis 1916, j'ai essayé d'arranger les choses de manière que les prix tout en n'étant pas assez élevés pour donner un fort surplus, soient suffisants pour faire face aux dépenses de l'année, laissant un faible surplus au cas où le rendement de l'année suivante ne serait pas aussi considérable.

L'hon. M. BELAND: Combien d'élévateurs à grains l'Etat possède-t-il?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'Etat a un élévateur de tête de ligne à Port-Arthur, des élévateurs de tête de ligne à Saskatoon, Moosejaw et Calgary, et il a un élévateur de transbordement à Vancouver. Il y a aussi un commencement de fondation d'élévateur en perspective à la baie d'Hudson, mais il n'a pas été utilisé jusqu'à maintenant, du moins comme élévateur à grains.

L'hon. M. BELAND: Y en a-t-il dans l'Est?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'Etat a des élévateurs dans l'Est, à Port-Colborne, lesquels sont exploités par le ministère des chemins de fer pour le service des chemins de fer, il y a aussi des éléva-

teurs sous la dépendance des commissaires du port à Montréal et à Québec. Puis il y a un petit élévateur à Halifax, lequel est plutôt un élévateur de transbordement.

L'hon. M. BELAND: L'élévateur de Québec n'est pas très occupé, n'est-ce pas?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: On y a fait quelques travaux, et j'espère qu'il sera plus occupé à l'avenir.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre voudrait-il nous expliquer l'augmentation de $175,000 à ce crédit?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La question de mon honorable ami prouve qu'il était très occupé à parler à son compagnon, car j'ai répondu à la même question faite par le leader de l'opposition. Je veux bien tout de même y répondre de nouveau. L'augmentation de $175,000 est due à l'augmentation des appointements sous le nouveau classement, 429 employés, en tout, sont payés sous ce vote, les augmentations réparties sur ce nombre représentent donc une assez jolie somme.

M. ARCHAMBAULT: Je comprends que le pays tire quelque revenu de ce crédit. Où pouvons-nous en trouver le rapport?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je les ai déjà donnés lorsque mon honorable ami causait.

M. ARCHAMBAULT: N'ont-ils pas été publiés?

Sir GEORGE FOSTER: Je les ai déjà donnés lorsque mon honorable ami causait.

M. LAVIGUEUR: Quelle est la somme qui sera dépensée pour l'élévateur de Québec, à prélever sur cet item de crédit.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous n'avons rien dépensé pour l'élévateur de Québec. Il a été construit par les commissaires du port de Québec, sur les prêts faits par le Gouvernement du Dominion. L'élévateur est géré par la commission.

M. LAVIGUEUR: Le Gouvernement n'a-t-il rien à faire avec son administration?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

M. MICHAUD: Le ministre a donné des élévateurs dans l'Ouest et dans la province de Québec. Combien y en a-t-il dans les Provinces maritimes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai déjà donné ce renseignement, mais je le donnerai de nouveau. Il y a un petit élévateur à Halifax, employé spécialement pour fins de transbordement. C'est le seul qui appartienne à l'Etat dans les Provinces maritimes. Ainsi que se souvient mon honorable ami, le Gouvernement avait un élévateur à Saint-Jean, mais il a été détruit par le feu. Le Pacifique-Canadien a des élévateurs sur le côté ouest qui servent au transbordement du grain dans le port.

M. ARCHAMBAULT: Les revenus provenant du service doté par ce crédit sont-ils publiés dans le rapport du ministère du Commerce?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les dépenses que l'on demande de voter pour l'année prochaine sont de $1,175,000. Les dépenses, jusqu'au 31 janvier 1921, ont été de $982,431, mais, naturellement, les comptes ne sont pas tous inscrits pour l'exercice finissant aujourd'hui, non plus que pour le laps de temps jusqu'au 31 janvier. Les dépenses, telles qu'indiquées par les comptes qui sont rentrés, sont de beaucoup moindres que le revenu jusqu'au 31 janvier Il n'y a pas de doute que les recettes pour l'exercice finissant aujourd'hui seront plus élevées que les dépenses.

M. McKENZIE: Le ministre suit-il l'exercice financier ou l'année de calendrier, pour le règlement de ces comptes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'exercice financier.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'aimerais être renseigné par le ministre au sujet d'une réponse qu'il a fait hier à une question que je lui posais. Je lui demandais sur quelles valeurs approuvées reposait l'émission d'un grand nombre de billets fédéraux. Ceux-ci peuvent être émis jusqu'à concurrence d'un certain nombre de millions de dollars, selon la réserve d'or qui se trouve dans les coffres de l'Etat. La loi a subi une retouche qui permet l'émission de ces billets non seulement sur la garantie de la réserve d'or, mais aussi sur le garantie d'autres valeurs. Il s'agissait de savoir quelles valeurs garantissent l'émission de ces 127 millions de billets fédéraux. Le ministre des Finances nous a dit, entre autres choses, que les obligations du Dominion du Canada sont du nombre de ces valeurs, ainsi que les obligations des chemins de fer nationaux canadiens et les transferts de céréales et autres denrées. Comment la circulation monétaire du Canada peut-elle dépendre des céréales et autres denrées.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Quelle a été la dernière phrase de mon honorable ami?

M. SINCLAIR (Guysborough): La loi nomme un certain nombre de valeurs, entre autres, les transferts de céréales et autres denrées et les effets à présentation des maisons de commerce lorsqu'ils sont endossés par les banques à l'ordre du ministre des Finances. Or, c'était du nouveau pour moi que les céréales et les denrées pussent servir à garantir l'émission des billets mis en circulation au Canada. Nous avions l'habitude de penser que les billets fédéraux devaient être garantis par de l'or, et j'ai été abasourdi, je l'avoue, d'apprendre que les obligations du gouvernement canadien — qui sont une dette de l'Etat — pouvaient servir de base à l'émission de nouveaux billets. Toutefois, il ne s'agit pas de cela maintenant. Je veux savoir par quels moyens on se sert des céréales et autres denrées comme régulateur de l'émission des billets fédéraux.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Je ne suis pas complètement au fait de la question. Le ministre des Finances renseignera mieux l'honorable député. Mais j'imagine que ce sont là des effets garantis par les banquiers. Cela ne veut pas dire que les céréales én transit au Canada peuvent servir ou servent de quelque façon à déterminer la circulation des billets fédéraux; mais cela doit vouloir dire que des billets sont émis sur la garantie d'effets que les banquiers détiennent. Néanmoins, j'aimerais mieux que mon honorable ami discute l'affaire avec le ministre des Finances.

M. VIEN: Le ministre aura-t-il l'obligeance d'expliquer ces item contenus dans le Rapport de l'auditeur général, page Z-12?

Avances à George Searls, inspecteur principal, Winnipeg, $115,711; avances à George Searls, inspecteur principal, Winnipeg, $129,-445.57.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : L'honorable député saisira bien l'objet de ces avances. M. Searls est inspecteur en chef de tout le commerce des céréales et un nombreux personnel travaille sous ses ordres à Winnipeg. Tous les échantillonneurs, classificateurs, inspecteurs et commis, qui ont à accomplir ces multiples tâches doivent être payés et une avance est déposée à la banque au crédit de M. Searls. Lorsqu'il y a des chèques à payer pour leurs appointements, il les inscrit au débit de ce compte.

L'hon. M. BELAND: Est-ce que ce sont ses propres chèques?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Non, tous les chèques sont officiels. Sa signature peut se trouver la dernière; cependant, tous les chèques sont gardés comme garantie.

M. VIEN: Tous ces employés sont-ils nommés par la commission du service civil?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Tous, sauf ceux qui ne le sont pas. (*Exclamations.*) Cette restriction peut sembler puérile, mais j'expliquerai la situation à mon honorable ami. Ceux qui ne relèvent pas de la commission sont néanmoins soumis à un règlement. Selon les quantités de céréales reçues en différentes saisons, ou plutôt à différentes époques où l'activité est plus grande, il faut employer un certain nombre de surnuméraires. De même, lorsqu'un employé s'en va parce qu'il est malade ou pour d'autres causes, il est nécessaire de le remplacer. Or, il est manifeste qu'il serait impossible de poursuivre les opérations sans interruption s'il fallait adresser à la commission du service civil des demandes par écrit pour pourvoir à ces emplois provisoires. Dans ce cas, il faudrait publier des annonces, ce qui, il va sans dire, exigerait tant de temps que le service serait désorganisé dans l'intervalle. Nous nous sommes entendus avec la commission du service civil pour que M. Searls, chef du personnel de l'endroit, puisse employer ces surnuméraires quand on en a besoin. Ils ne sont pas nommés à titre permanent, puisque, au bout de peu de temps, dès que la besogne ne presse plus, on les revoie aussitôt. Lorsque je vis que la question des emplois temporaires était sur le point de nous créer des embarras, je priai la commission du service civil d'envoyer un de ses membres à Winnipeg. Un des commissaires s'est transporté là-bas, qui examina la question sous ses divers aspects avec les autorités de l'endroit; de cet examen est résultée l'entente en question, à laquelle il est donné suite sous la surveillance de la commission.

M. VIEN: Comment se fait la nomination de ces surnuméraires?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne saurais donner de renseignements complets sur la façon dont tout se passe à cet égard.

L'hon. M. BELAND: Le mode de nomination est-il le même que pour le personnel du recensement?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

M. VIEN: Comment en diffère-t-il?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ignore complètement, et mes fonctionnaires ne savent pas plus que moi comment se fait la nomination de ces surnuméraires. Lorsque, pour quelqu'une des raisons que j'ai dites, M. Searls a besoin d'un homme, il choisit une personne qu'il juge capable de s'acquitter de la tâche. En ce qui concerne mon ministère et qui que ce soit, le favoritisme est complètement étranger à ces nominations, qui relèvent entièrement de l'inspecteur.

M. VIEN: Qui, lui, relève du ministère?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Sans doute; s'il en était autrement, il ne serait pas là.

M. VIEN: Et lorsqu'il doit faire de ces nominations, l'inspecteur prend très sérieusement en considération les avis que lui donne le partisan de mon très honorable ami, c'est-à-dire le représentant du comté.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je sais de façon absolument certaine qu'il agit de sa pleine liberté et ne subit l'influence de personne. N'importe qui peut bien lui imposer des noms, mais il agit absolument de son propre chef. J'aime à croire que mon honorable ami voudra bien traiter le sujet sérieusement.

M. VIEN: C'est ce que je fais.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il passe par là deux cent cinquante mille wagons. A certains moments, ils sont excessivement nombreux; d'autre fois, ils le sont moins; et c'est à M. Searls qu'il appartient exclusivement de veiller à ce que l'enregistrement et le classement en aient lieu à aussi bref délai que possible. Le classement, qui sert de base aux opérations commerciales, c'est lui qui en a la responsabilité. Cela étant, c'est donc à lui qu'il appartient de choisir les surnuméraires qu'il doit employer.

L'hon. M. BELAND: Est-ce lui qui règle aussi la question d'appointements ou de rémunération?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Dans ces cas-là, la rémunération est celle qui est accordée aux autres personnes qui s'occupent de travaux de même nature dans la localité. Les salaires qu'il paye, ce sont ceux-là. Mais il faut du monde, la besogne ne souffre point de retard; et quand il ne peut pas se procurer d'aide à ce prix-là, il est libre de payer ce qu'il faut. Ceci est fait avec l'assentiment de la Commission du service civil.

[Le très hon. sir George Foster.]

M. MAHARG: Comment peut-il établir une comparaison avec les salaires accordés ailleurs pour un travail de même nature?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: M. Searls se trouve dans le centre même du commerce des grains. Il habite là, mon honorable ami le sait, depuis de longues années. Il est au fait de ce qu'on paye habituellemment à ces experts-là, il est au fait des salaires courants, et je ne sais personne à Winnipeg qui soit aussi parfaitement renseigné que lui au sujet du travail pour lequel il lui faut des hommes.

M. MAHARG: J'admets volontiers ce que le ministre vient de dire, car je connais intimement M. Searls. Mais mon très honorable ami a dit que M. Searls paie le salaire courant, et c'est à cette assertion que j'ai voulu m'arrêter. Je ne sache pas qu'il s'accomplisse d'autre travail de nature à peu près semblable à Winnipeg; car il n'y a qu'un seul bureau d'inspection.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député fait assurément une légère erreur en ce qui concerne les hommes capables de classer le grain. Le travail que les compagnies font faire à d'autres élévateurs fournit à M. Searls un fondement pour ses décisions. En outre, il sait quel homme il lui faut, et il se le procure en lui donnant ce qu'il juge nécessaire pour s'assurer ses services aussi longtemps qu'il en a besoin. Il sait parfaitement quels sont les salaires courants dans les autres villes, et même en dehors du Canada, là où des classificateurs sont employés. Je ne connais personne de mieux renseigné que lui.

M. MAHARG: J'avoue que M Searls peut apprécier les capacités de l'homme qu'il emploie, mais il n'y a pas d'institution comme ailleurs permettant de faire une comparaison entre les salaires; il n'y a que le bureau d'inspection à Winnipeg. C'est différent en d'autres endroits. Ainsi, il existe un bureau d'inspection indépendant aux Etats-Unis. Voilà ce que nous nous efforçons depuis longtemps d'obtenir du Gouvernement, mais sans succès. Je crois qu'il devrait y avoir une vérification sous ce rapport. C'est pour cela que je soulève ce point. Puisque nous parlons d'inspection, je désirerais aborder une autre

question. Lorsque les appointements relatifs à la loi de grains ont été considérés, il y a quelque temps, on a discuté le traitement du fonctionnaire à la tête du laboratoire de Winnipeg. Comme il se faisait tard, je n'ai pas insisté alors, mais je discuterai le sujet plus à fond aujourd'hui. Il s'agissait de la quantité d'humidité que devait contenir le grain pour appartenir à certaines classes. Si je me rappelle bien, le ministre a dit que le degré d'humidité ne comptait guère dans le classement du grain, que ce classement était fait par le toucher, la couleur et l'apparence du grain. En réalité, il y a plus. Je crois qu'il existe un étalon fixe et que l'on alloue une humidité de 12.8. Dans l'Ouest, nous n'avons pas encore pu savoir qui, autre que l'inspecteur en chef, a adopté cet étalon. Aucun doute que ce fonctionnaire se renseigne auprès d'autres personnes. Et voilà la cause du différend.

Je me rappelle que, à une séance de la commission des grains, tenue à Winnipeg il y a quelque temps, cette question est venue sur le tapis. Nous avions toujours cru, et l'expérience l'a prouvé, que la quantité d'humidité allouée pour permettre au grain d'être classé de telle ou telle façon dans les entrepôts est bien au-dessous de la quantité d'humidité qu'aura et gardera ce grain. Mais, à cette séance, les représentants de deux des plus grandes minoteries du Canada se sont fort opposés à ce que l'on augmentât la quantité d'humidité, je veux parler de la quantité permise dans les divers étalons du grain. Ils ont prétendu qu'ils ont toujours eu des ennuis dans la vente de leur farine aux acheteurs européens à cause de la trop grande humidité de leur farine. Nous, les producteurs, nous nous sommes trouvés absolument sans défense en présence de l'argument de ces deux hommes sérieux. Tout de même, j'ai profité de la première occasion pour faire une petite enquête à ce sujet. Un jour que je me trouvais dans le bureau de l'administrateur de l'une des minoteries les plus importantes du pays, qui a aussi des intérêts aux Etats-Unis, je lui demandai si sa compagnie exportait beaucoup de farine en Europe, et il m'a répondu dans l'affirmative. Je lui ai alors demandé si l'on se plaignait de l'humidité de la farine, et il m'a répliqué qu'il n'avait jamais entendu la moindre plainte. Durant les hostilités, cette minoterie a fonctionné jour et nuit, les dimanches compris, pour remplir des commandes de guerre. Et cependant, cette compagnie n'avait entendu parler d'aucun grief touchant l'excès d'humidité contenue dans sa farine provenant à peu près du même grain des autres minoteries, les élévateurs des diverses compagnies étant répartis dans tout le pays. Voilà ce dont nous nous plaignons.

Il y a une différence de 6 à 8 cents le boisseau entre le grain de bonne qualité et le commun. Les minoterie, d'habitude, désirent avoir ce grain commun, vu que les rapports du chimiste de Winnipeg font voir que cette classe de grain fait d'aussi bon blé pour les fins des minoteries et peut être employée aussi avantageusement que le grain de bonne qualité. La seule différence réside dans la pesanteur de l'excès d'humidité—½, ¼ ou 1 p. 100—qu'il peut contenir.

M. CURRIE: Le blé ne doit-il pas être soumis à l'action d'un sécheur, ce qui est un avantage?

M. MAHARG: Non pas; même on y ajoute de l'humidité. Ceux qui s'entendent en meunerie savent qu'il faut ajouter de l'humidité au froment afin de le rendre propre à être utilisé comme il convient. Dans les circonstances, nous voudrions que la question fût étudiée davantage. Nous ne croyons pas qu'il appartienne à l'inspecteur de dire combien d'humidité doit contenir le froment pour atteindre tel ou tel rang. Nous sommes d'autant plus justifiés dans cette opinion que les témoignages entendus à la séance dont j'ai parlé ont clairement établi que l'inspecteur basait ses conclusions sur le dire des meuniers en question—dires qui ont été absolument contredits par une autre maison de meunerie à peu près aussi importante et possédant un marché européen aussi considérable que les meuniers entendus devant la commission. J'aimerais à voir le ministre s'occuper de cette question, car il en résulte sans aucune raison une perte très sérieuse pour les cultivateurs de l'ouest du Canada.

Des VOIX: Adopté.

M. MAHARG: Avant l'adoption de l'article, je remarque une somme de 350,000 dollars reçue de la commission du contrôle des grains du Canada. Je voudrais savoir au juste comment cet argent a été attribué. A-t-il été employé à acquitter les frais de l'application de la loi des grains, ou a-t-il été versé dans la caisse générale du revenu?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami parle du solde de la commission du contrôle des grains après ses opérations terminées?

M. MAHARG: Oui.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce solde a été versé à la caisse du Revenu consolidé.

M. MAHARG: Je voudrais savoir si c'est le seul solde qui ait été versé dans cette caisse après les opérations de la commission en différents temps.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui. Ce qui est resté d'excédent après le règlement des comptes et des dépenses autorisées est allé à la caisse du Revenu consolidé. La commission du blé a été en activité durant la saison suivante et il y aura un certain solde créditeur en sus des frais après la distribution des 2 dollars 63 par boisseau qui ont déjà été distribués aux cultivateurs. Ce solde est cependant si minime qu'il est à peu près impossible de le répartir entre les porteurs de certificats —les frais de la distribution absorberait presque la somme à distribuer. Mais tout solde créditeur ira à la caisse du Revenu consolidé. Quant à savoir s'il y a d'autres excédants dans les opérations sur le grain je ne sache pas de méthodes par lesquelles ils pourraient revenir au Gouvernement.— Si mon honorable ami a quelque chose en vue et s'il veut bien me le laisser entendre, je pourrais lui répondre clairement.

M. MAHARG: Y a-t-il eu quelque excédent après la première requisition de blé à la tête des lacs?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je suis sous l'impression qu'il n'y en a pas eu. Je m'informerai et répondrai à mon honorable ami.

M. MAHARG: Dois-je comprendre que cette grande augmentation du crédit s'élevant à 175,000 dollars, est pour traitement, appointements et gages, résultant de la reclassification?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui: cette augmentation résulte de la reclassification.

M. MAHARG: Dans quelle proportion sont les traitements et appointements relativement au total des frais d'administration?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je puis répondre pour 1919-1920, qui est un exercice complet.

M. MAHARG: Cela suffira.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'état des dépenses pour cet exercice est comme suit: Commission des grains, traitements, 21,200 dollars, salaires, commissions et dépenses contingentes 9,522 dollars, ce qui fait un total de 30,722 dollars pour la commission et son personnel. Dans la division d'inspection de l'Ouest les traitements se sont élevés à 219,300 dollars; les salaires et les dépenses contingentes à 340,389 dollars, soit un total de 559,691 dollars. Dans la division d'inspection de l'Est le total est de 13,411 dollars. Et dans le laboratoire de recherches sur les grains, le total est de 9,244 dollars. Les totaux sont donc de 256,052 dollars pour traitements et appointements, de 357,018 dollars pour salaires et dépenses contingentes, soit 613,070 dollars, de ces deux chefs; les frais de l'administration de la loi s'élevant en tout à 925,597 dollars.

M. MAHARG: Cent soixante-quinze mille dollars semblent une augmentation bien forte sur une somme de guère plus de six cent mille dollars. Il en résulterait que la commission du service civil est une institution un peu dispendieuse, si sa reclassification a entraîné pareille augmentation partout.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami se rappellera qu'il y a en tout 400 membres du personnel, y compris ceux à titre permanent et ceux à titre temporaire.

M. MAHARG: Cela ne change pas la proportion pour cent qui est excessivement élevée. Il serait intéressant de faire la comparaison avec le chiffre des appointements d'un nombre égal de fonctionnaires d'aucun autre département. Nous avons entendu dire, ici, et nous avons lu, dans les journaux, beaucoup de choses au sujet de la nomination d'une commission d'enquête sur le commerce du grain. Ce crédit soldera-t-il les frais de cette enquête?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le coût de cette enquête n'est nullement compris dans ce crédit.

M. MAHARG: Il va sans dire que c'est le département du Commerce qui nomme cette commission, du moins, indirectement.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je le conjecture.

M. MAHARG: Le personnel de cette commission nous intéresse grandement, nous qui habitons l'Ouest; en réalité, toute l'enquête dépend de la composition de la commission. des bruits qui courent à l'heure qu'il est, mais si l'on nomme dans cette commission quelques-uns de ceux dont on a mentionné les noms, cette dépense sera absolument en

pure perte. Parmi ceux mentionnés il y avait un membre ordinaire et l'ancien secrétaire. Cè qu'il faudrait surtout élucider, semble-t-il, au cours de l'enquête, c'est le fonctionnement de cette commission du grain. Nous aimerions qu'on nous mît à même de scruter certaines opérations, par exemple, la fameuse affaire Curry, — quand 11,000 boisseaux de blé sortirent d'un élévateur de l'Etat, sans que personne n'en sût rien. Or, la commission des grains est absolument responsable, dans ce cas, et à l'enquête tenue ou dans les procédures prises pour établir qui était propriétaire de cette quantité de blé, on n'a interrogé que je sache, aucun de ceux qui furent mêlés à l'enlèvement de ce grain de l'élévateur. Il y a, aussi, d'autres circonstances que nous désirerions voir tirer au clair.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Mon honorable ami aura pleinement l'occasion de blâmer la commission lorsqu'elle sera nommée; il pourrait attendre jusquelà, vu que nous serons alors certains de tomber juste.

M. MAHARG: Mes critiques ne visent pas la commission projetée, mais la commission des grain qui a existé pendant des années. A mon avis, il est absolument inutile de nommer une commission chargée de faire une enquête sur les irrégularités dont il a été question dans cette Chambre même, si le personnel de cette commission doit comprendre quelques-uns de ceux qui ont déjà eu à faire avec la commission des grains qui est responsable de quelques-unes de ces irrégularités. Si les rumeurs auxquelles j'ai fait allusion sont fondées, certes, la commission ne se recommande pas au commerce des grains, non plus qu'auprès des producteurs de grain de l'ouest du Canada.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Nous verrons cela quand le rapport sera publié.

M. McKENZIE: Bien que le Cap-Breton ne soit pas une région de culture des grains, nous nous intéressons grandement aux céréales et à leurs dérivés; je voudrais qu'on fournit plus de renseignements sur cette question. On a félicité le ministre de ce qu'en dépit des nombreux changements qui se sont produits dans le cabinet dont il est l'ornement, il avait administré son propre département d'une façon à ce point satisfaisante qu'il n'a pas été dérangé. Cela nous engage à nous adresser à lui, avec la plus grande confiance, pour obtenir des renseignements dignes de créance. Je dois féliciter le ministre d'être en état de fournir des renseignements qui bien fondés ou non, font assez bonne figure et, pour le moment, ne prêtent pas à la critique. Il y a déjà plusieurs années, je prétendais que le département du ministre devrait pouvoir suivre le grain, à ses différentes étapes, depuis son envoi du champ jusqu'à sa livraison au consommateur, et être en mesure, en tout temps, de garantir au public que tout se passe régulièrement. En ce moment, le prix de la farine est exorbitant. Durant plusieurs années nous avons pu acheter la farine de la meilleure qualité au prix de $5 et quelquefois, de $4.50 le baril, mais, aujourd'hui, nous la payons jusqu'à $16 le baril, bien que le revenu d'un grand nombre de personnes qui sont obligées d'acheter cette farine reste toujours au même chiffre. Ceux qui paient ce prix élevé comptent que leurs représentants au Parlement tireront au clair certains faits qui se rattachent à cet article de consommation très important. Hier, j'ai entendu le ministre dire que le prix du blé avait baissé d'une façon très sensible. Cette dminution du prix du blé sera-t-elle suivie d'un abaissement du prix de la farine? Un négociant de l'Ouest qui a beaucoup d'intérêt dans cette industrie, me disait, l'autre jour, qu'en accordant un prix raisonnable pour la farine et en comptant quatre boisseaux et demi au baril, on ne devrait pas payer la farine plus de $8 à $8.50 le baril.

Si, comme on le dit, un baril qui coûte environ $8.50 se vend $16, quelqu'un fait évidemment un profit énorme. Les particuliers ne peuvent pas examiner ces choses-là. Pendant la guerre, on a dit aux gens qu'ils pouvaient rapporter aux autorités municipales les cas de bénéfices exagérés sur les articles nécessaires à l'existence, afin que la plainte soit portée devant les tribunaux. Cette procédure n'a pas servi à grand'chose; elle n'a pas produit de très bons résultats. C'est au Gouvernement qu'il appartient d'agir et s'il est vrai que les prix du blé et de la main-d'œuvre ont baissé, le département du Commerce devrait au moins faire savoir d'une façon autorisée qu'il n'y a aucune raison de demander des prix aussi exorbitants pour la farine. Je sais très bien que la concurrence proprement dite n'existe pas chez nous; tout est plus ou moins combiné. Le Gouvernement a fait disparaître la Commission du Commerce et la responsabilité retombe sur lui. Si je signale toutes ces choses au ministre, c'est avec l'espoir qu'il n'y aura pas de combinaison commerciale, soit pour le grain ou la farine, qui permette de de-

mander des prix aussi exorbitants. Personne ne se plaint du commerce honnête ni des bénéfices raisonnables, mais le peuple s'oppose au complot qui a pour effet de restreindre la production et d'augmenter les prix. Je suis sûr que le ministre connaît assez bien les affaires de son département pour prendre la chose en main. La question ne m'intéresse guère personnellement, car je n'achète qu'une très petite quantité de farine.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député mange surtout de l'avoine?

M. McKENZIE: Oui, je suis un mangeur d'avoine. Je la recommande à mon très honorable ami et à tout le monde, car il n'y a rien de tel pour faire un bon batailleur. Comme je l'ai dit, je fais ces remarques en toute sincérité et pour le bien de milliers de gens qui achètent de la farine et qui ont une famille à nourrir.

M. JOHNSTON: Pour faire suite aux remarques de l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg), le ministre veut-il nous dire si le Gouvernement a l'intention d'instituer une commission pour faire une enquête sur le commerce des grains au Canada?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Une rumeur circule à cet effet, mais tout ce que je peux dire à mon honorable ami, c'est que si une commission doit être constituée, la Chambre sera saisie du projet en temps voulu. C'est tous les renseignements que je peux lui donner.

M. JOHNSTON: Il ressort de la réponse du ministre qu'il n'y a encore rien de certain. D'après moi, on n'a pas besoin d'une nouvelle institution, car la Commission actuelle a tous les pouvoirs voulus pour faire l'enquête désirée. Je ne vois pas pourquoi on irait faire la dépense d'une nouvelle commission. Il est aussi rumeur qu'un des membres de la commission actuelle fasse partie de la nouvelle. Cela ne servirait qu'à créer du mécontentement et on en obtiendrait aucun bon résultat. L'institution d'une nouvelle commission pour s'occuper des conditions relatives au commerce des grains n'aurait pas, j'en suis sûr, l'approbation des producteurs de l'ouest du Canada; à moins que ce ne soit une commission tout à fait indépendante.

M. CURRIE: Je suis bien partisan de nommer une commission absolument indépendante pour faire une enquête générale. Par exemple, il serait très intéressant pour les cultivateurs de l'ouest de savoir pourquoi, en juin dernier, le gouvernement anglais, qui ne pouvait pas acheter au Canada, passait aux Etats-Unis un marché d'un an, au prix de $3 le minot; puis, quand personne n'achetait plus pour le compte de l'Angleterre, pourquoi le froment se vendait à découvert à Chicago et quels sont ceux qui en profitaient. Il s'agit d'une affaire de 100 millions. La divulgation de ces faits intéresse beaucoup plus le cultivateur qu'une réduction de 50 cents dans les droits à payer sur les machines lieuses. Voilà des choses qu'il est bon d'examiner, car, à cause d'une intervention, les marchés du monde ont été pratiquement clos pour le Canada, et les cultivateurs non seulement de l'ouest, mais aussi de l'Ontario, ont perdu énormément de ce fait. Ce sont des choses qu'il importe de connaître. Evidemment aucun de ceux qui sont mêlés au syndicat de l'ouest ne devrait faire partie de la commission. Les cultivateurs de l'Ontario voudraient bien savoir pourquoi on les taxe pour transporter le blé des gens de l'ouest. Le cultivateur d'Ontario a été taxé tant du boisseau pour tout son grain afin de transporter le blé dans les élévateurs de l'ouest; je ne sais si cela se fait encore. Ce sont là des questions qui affectent tous les cultivateurs de l'est du pays; une commission indépendante ferait beaucoup en éclaircissant ces questions et la compagnie des Grain Growers de l'Ouest devrait être la première à bien accueillir une enquête parce qu'il s'est produit dans l'Est des rumeurs désavantageuses touchant sa manière de diriger les affaires.

M. MAHARG: Comment les cultivateurs canadiens sont-ils taxés?

M. CURRIE: C'est ce que j'aimerais savoir. Durant la guerre on a fait payer deux cents du boisseau au cultivateur d'Ontario. Il n'envoie pas son grain à l'élévateur, mais on a mis un impôt d'élévateur sur tout le blé qu'il vendait.

M. MAHARG: Je crois que l'honorable député verra qu'il s'agit du grain vendu aux minoteries. Au début, cette mesure a causé du mécontentement, mais les affaires se sont arrangées graduellement. En réponse à la première partie des observations de mon honorable ami, je puis lui expliquer pourquoi le marché a été fermé au Canada. Dès qu'on a annoncé que la commission des blés n'existerait plus une autre année, les Américains ont vendu tout leur surplus de blé en Grande-Bretagne. C'est là une chose qu'ils n'eussent pas osé faire si la commission avait été prolongée, car ils auraient su qu'ils devaient acheter de la com-

mission et non de milliers de cultivateurs dispersés dans tout le pays. C'est le secret de toute l'affaire et le chiffre de 100 millions mentionné par mon honorable ami est très modéré. Dans mon discours du débat sur l'adresse, j'ai dit que nous avions perdu 100 millions de dollars et que la balance défavorable de commerce entre le Canada et les Etats-Unis aurait été corrigée d'autant dans le cas où nous aurions reçu pour le blé le prix qui nous aurait été donné dans le cas où l'on aurait continué la commission des blés. C'est la réponse à toute la question. Dès qu'on eut annoncé que la commission serait dissoute les Américains ont vendu leur surplus de blé, sachant qu'ils pouvaient le remplacer et le marché de Chicago montre ce qui s'est passé. Le prix du blé a été baissé immédiatement; nos marchés ont dû suivre et le résultat c'est que les Américains ont eu 100 millions de notre argent, 100 millions que nous aurions conservés, grâce à notre blé si la commission des blés n'avait pas été dissoute.

M. CURRIE: L'honorable député connait la question bien mieux que je ne la connais, je ne fais que répéter des renseignements donnés. Ma connaissance des faits se borne à ceci: que l'honorable député et ses amis du marché aux blés de l'Ouest ont combattu pendant des années en faveur des marché libres et du libre-échange. L'an dernier, ils ont combattu le Gouvernement et on a vu ensuite que la conduite du Gouvernement en ce qui regardait le blé était tout à fait juste. L'an dernier, j'ai mis l'honorable député au défi de fixer le prix du blé pour les cultivateurs et il a refusé de le faire. Cette année, ils ont lutté en faveur d'un marché libre et on le leur a donné. Que s'est-il produit? La Grande-Bretagne est arrivée sur le marché en juin dernier pour acheter son blé, mais personne au Canada ne pouvait lui en vendre. Si nous avions eu une commission des blés elle aurait pu vendre toute la récolte canadienne pour $3 du minot, mais cette commission ne fonctionnait pas. Alors, les acheteurs anglais sont allés aux Etats-Unis et, en juin dernier, ils ont trouvé des gens qui leur ont vendu 180 millions de minots. Ainsi se sont trouvés fermés aux Canadiens, les marchés étrangers, sauf celui des Etats-Unis. Alors, ces messieurs, sachant que les besoins du marché avaient été satisfaits en ce qui touchait les récoltes du Canada et des Etats-Unis, et sachant aussi que la Grande-Bretagne n'acheterait pas de nouveau avant six mois, ont manipulé le marché; les agioteurs du blé de Winnipeg ont vendu le blé d'automne à Chicago pour $2.80 à $3 le minot, puis, pour se couvrir, ils ont acheté du cultivateur de l'Ouest à environ $1.50 le minot et ils ont empoché la différence. Une enquête sur toute cette affaire éclairerait beaucoup le pays et ferait voir comment ces agriculteurs philantropes font affaires avec leurs amis.

M. MAHARG: Mon honorable ami a raison d'un côté quand il dit que la halle aux blés demandait un marché ouvert, mais il se trompe du tout au tout, quand il dit que les cultivateurs ont demandé un marché ouvert il y a un an.

M. CURRIE: Je n'ai pas dit que les cultivateurs le demandaient, mais que cette demande venait des députés du groupe agraire et des Grain Growers qui réclamaient le marché ouvert à cors et à cris.

M. MAHARG. L'honorable député a complètement tort. Le hansard prouvera l'attitude que j'ai adoptée, sans que j'aie à ouvrir la bouche. Je n'ai pas un mot à dire, l'honorable député peut lire le hansard.

Trois mois après la création de la commission, sa continuation a été demandée unanimement, et sans une plainte, à une assemblée annuelle d'actionnaires de la plus grande compagnie d'élévateurs de l'ouest du Canada et cela a été l'attitude jusqu'au jour où la commission du blé a été supprimée. Toutes les organisations de l'Ouest, non seulement les associations, mais aussi les compagnies commerciales ont demandé que la commission du blé continue d'exister. De sorte que la déclaration de l'honorable député que les cultivateurs ou ceux qui les représentent voulaient un marché libre est absolument contraire à la vérité parce que tout ce qu'on a publié tend à prouver qu'ils étaient unanimement en faveur de sa continuation. Immédiatement après avoir vu les membres de cette commission, ils ont dit: C'est la commission que nous voulons; nous la voulons aussi longtemps que les achats seront contrôlés en Angleterre.

M. MORPHY: Que veut dire l'honorable député par " vente libre "?

M. MAHARG: Vente en bourse.

M. MORPHY: Que veulent les vendeurs en bourse?

M. MAHARG: Ils ne voulaient absolument pas d'un marché fermé. Si mon honorable ami a suivi les opérations de la bourse des grains de Winnipeg...

M. MORPHY: Je ne suis pas les méthodes de la spéculation.

M. MAHARG: Je n'ai pas dit: "si l'honorable député a suivi les méthodes", j'ai dit: "s'il a suivi les opérations du marché". Je ne pense pas un seul instant que l'honorable député voudrait se livrer à des pratiques semblables; mais en tant que citoyen du Canada et consommateur de farine il devrait s'intéresser et savoir pourquoi les marchands ont coté presque autant leur farine quand les minoteries achetaient leur blé à $1.50 ou même aussi bas que $1.25 le boisseau que lorsqu'elles payaient $4.00 le boisseau. Le mal dans ce pays est que les consommateurs ne s'intéressent pas autant qu'ils le devraient à la question. Le consommateur pourrait bien demander pourquoi on lui faisait payer le même prix lorsque le blé nécessaire à la fabrication d'un baril de farine coûtait $6 à $7 ou quand il en coûtait $20 pour la même quantité de blé. L'honorable député devrait s'intéresser à la question car il est un consommateur de farine, sans quoi il n'aurait pas cette apparence de santé qu'il a aujourd'hui.

M. CURRIE: Toute la difficulté avec ce marché libre est celle-ci: Le président de cette commission, le Dr Magill est venu ici et il a prêché et parlé en faveur du blé à quatre dollars.

M. HENDERS: Du blé à cinq dollars.

M. CURRIE: Oui, du blé à quatre, cinq ou six dollars. Il a quitté l'administration pour s'occuper de la direction de la bourse des grains à Winnipeg. Les choses étaient très brillantes alors. Mais six mois auparavant les bonnes gens de l'Ouest se servaient de leurs certificats de grain pour allumer leur pipe en jouant au poker. Un homme allumait un certificat de dix dollars à la bougie, pensant qu'il ne servait à rien, et en réalité il arriva qu'il valait vraiment de l'argent, environ 63 cents si je ne me trompe pas.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La différence entre 15 cents et 63 cents.

M. CLARK (Red-Deer): Ils ont été très utiles dans tous les cas. J'ai gardé les miens.

M. CURRIE: Quelqu'un a perdu terriblement. Le parti agraire a manœuvré d'un côté et de l'autre. Vous ne pouvez jamais dire où il en est sur aucune question et je crois qu'il est bon d'avoir une enquête pour savoir ce qu'il y a au fond de tout cela. Quand le Dr Magill prêchait le blé à cinq dollars, quelqu'un du parti agraire a-t-il dit non, le monde entier achète—collectivement—il n'y a pas d'achat individuel? C'était les gouvernements qui achetaient le grain, précisément comme aujourd'hui. L'Angleterre a acheté le grain comme nation; la France a procédé ainsi et tous les autres pays, de sorte que le seul moyen rationel était de vendre collectivement. On n'a pas soulevé d'objection au marché ouvert. Je ne les ai pas vus alors parader avec une fanfare ou présenter des pétitions contre le marché ouvert. Par suite du manque de sens commun du groupe agraire, les cultivateurs du pays ont perdu $100,000,000 et nous devons avoir une enquête pour savoir ce qu'il y a au fond de tout cela.

Le PRESIDENT (M. Steele): J'appellerai l'attention du comité sur le fait que le crédit en discussion est l'application de la Loi des grains au Canada. Je crois que la discussion qui a eu lieu ne se rapporte pas à la question et je demanderai aux honorables députés de restreindre davantage leurs observations au crédit que l'on discute.

M. MAHARG: Je serais bien prêt à le faire mais l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) a porté une accusation contre le groupe des agrariens à laquelle en toute justice il devrait m'être permis de répondre.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Il serait préférable de nous en tenir au crédit en discussion. L'honorable député aura d'autres occasions de répondre.

M. CLARK (Red-Deer): Toutes ces questions ont rapport au commerce du grain. Je suis d'avis que l'on devrait accorder une certaine latitude aux orateurs. Nous n'avons guère été gênant dans ce coin-ci, depuis le commencement de la session.

M. le PRESIDENT: Je croyais avoir accordé passablement de latitude; cependant, la Chambre ne s'opposera peut-être pas à ce que l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg) obtienne la permission de répondre aux remarques qui ont été faites; nous reprendrons ensuite à l'article en discussion.

M. MAHARG: Je vous remercie, monsieur le président. L'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) a affirmé qu'à l'époque où le docteur Magill, le secrétaire de la Halle aux Grains de Winnipeg, ainsi que d'autres fonctionnaires étaient ici et annonçaient aux cultivateurs qu'ils vendraient leur blé cinq piastres le boisseau, personne n'a protesté dans les rangs du groupe

agraire. Or, dans l'instant même où j'ai protesté contre le trafic du blé sur la place, ces messieurs occupaient des sièges dans les galeries. Il serait désirable que l'honorable député fût plus au fait des incidents qui se passent ici; cependant, il est peut-être excusable étant donné que son chef lui-même a affirmé que personne n'a jamais réclamé le maintien de la commission du blé — soit ici à la Chambre des communes, soit en dehors.

Je ne veux pas laisser passer cette assertion de l'honorable membre sans la contredire, car nous avons protesté hautement et les observations que j'ai faites à l'adresse du docteur Magill, qui occupait un siège dans la galerie depuis dix mois, sont consignées dans le compte rendu officiel des débats.

M. MORPHY: L'honorable député de Maple-Creek a avoué qu'il désirait la suspension des transactions sur la place dans le but de faire hausser les prix du blé.

M. MAHARG: Je nie absolument l'assertion de l'honorable membre sans la ma bouche des paroles que je n'ai jamais prononcées.

M. MORPHY: J'assume que c'est là la seule conclusion logique à tirer des événements puisque le marché resta ouvert. Or, il prétend que cela a eu pour effet de faire baisser les prix du blé. Cependant, il déplore en même temps le sort du pauvre consommateur, qui est obligé d'acheter la farine à des prix exorbitants. Voici en deux mots le raisonnement que tient mon honorable ami. Les prix élevés du blé devraient être maintenus au bénéfice des membres du groupe agraire, afin que le pauvre consommateur obtienne la farine à des prix raisonnables. Une pareille proposition est absolument ridicule. Elle fait bien voir le manque de sincérité de l'honorable député, qui ne cesse de réclamer à grands cris ici l'admission en franchise des instruments aratoires et de tous les articles nécessaires à l'exploitation de la ferme. Cependant, dès qu'il s'agit du blé qu'il produit, il s'écrie: "Ne permettez pas la vente libre, tant que nous ne serons pas en mesure de réaliser tous les bénéfices possibles, car en augmentant les prix de notre blé nous permettrons au pauvre consommateur de se procurer le pain à meilleur marché." A-t-on jamais entendu l'énoncé d'un raisonnement plus ridicule?

M. MAHARG: Les faits sont là. Mon honorable ami peut se rendre compte qu'il paie la farine presque aussi cher aujourd'hui qu'à l'époque où les prix du blé étaient trois fois plus élevés que cette année. Mon honorable ami de Perth-Nord (M. Morphy) affirme que nous avons réclamé la vente libre de notre blé. Or, nous n'avons jamais demandé cela. Nous avons voulu parler des transactions en Bourse.

M. CURRIE: Oui; mais l'honorable député...

M. le PRESIDENT: Je prierai encore une fois nos collègues de s'en tenir à l'article en discussion.

M. CURRIE: J'avais l'intention de discuter la résolution.

M. le PRESIDENT: La réponse est ainsi conçue:

Le débat en comité général doit se borner rigoureusement au crédit ou à l'article mis en délibération.

La Chambre doit se rendre compte que la discussion au cours de la dernière demi-heure ne s'est pas bornée rigoureusement à l'article en délibération. C'est donc uniquement dans le but d'accélérer les travaux de la Chambre que je prie maintenant les honorables membres de borner leurs observations au crédit en discussion; c'est-à-dire l'application de la loi des grains.

M. CURRIE: Nous n'avons pas discuté autre chose depuis le commencement. La décision du président est juste, s'il s'agit de limiter la discussion en tant qu'elle a trait aux incidents que comporte la dépense du present crédits, au cours de l'exercice courant; cependant, il ne m'a encore jamais été donné de voir un président, qui ait eu la hardiesse de clore un débat concernant les incidents découlant de la dé- de l'exercice écoulé. Nous discutons à cette pense du présent crédits, au cours de l'exer- heure les opérations de l'année dernière et non de l'emploi qui sera fait de ce crédit pour l'exercice en cours.

Nous n'anticipons pas sur l'avenir; c'est le passé qui nous occupe, et la discussion en est de grande importance pour le pays. J'ajouterai un mot de réponse à l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg). Parcourez les colonnes des Débats et vous y verrez sans doute que, sur chaque question intéressant le parti agraire, l'honorable député de Maple-Creek a soutenu tantôt le pour et tantôt le contre. Vous y verrez son chef d'un côté et mon honorable ami peut-être de l'autre, simplement pour faciliter les choses, de façon que si quelque chose va mal, l'un d'eux pourra toujours dire: ce n'est pas ce que nous avions proposé. Je défi mon honorable ami d'établir

que son parti ou son chef ait jamais pris une attitude tranchée en opposition à la vente libre des grains, et la raison en est bien simple, c'est que l'un et l'autre avaient un intérêt personnel à cette liberté du commerce. Il faudrait, je le répète, qu'une commission fut chargée de s'enquérir des faits et de nous découvrir le pot aux roses.

M. MAHARG: Je tiens à relever cette assertion de mon honorable ami que, dans chaque affaire qui se discute, j'ai soutenu le pour et le contre. Je le défie de me montrer dans le compte rendu que sur une question quelconque, j'aie émis des opinions opposées. La question n'est pas de savoir si mon chef et moi nous étions d'avis différent. L'assertion que j'ai voulu tout d'abord relever, c'est que le parti agraire ne serait jamais intervenu, soit dans cette Chambre soit au dehors, quand on parlait ainsi du blé à cinq dollars.

M. COWAN: Je ne m'accorde point avec l'honorable député de Maple-Creek, et je ne crois pas que personne ait jamais dit que cette assertion n'a pas été faite de l'autre côté. Je n'aurais pas de misère à croire que dans l'ouest, se trouvent bon nombre d'agrariens qui sont du même avis que l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg). Ce que je prétends, toutefois, c'est que l'honorable député ne parle pas pour le parti agraire. Ce parti a un chef et, quand le premier ministre l'en a défié, il n'a pas voulu dire qu'il était en faveur d'une commission du blé. Il a au contraire déclaré sans ambages qu'il n'en voulait point. Qu'est-il arrivé ensuite? Ce même homme choisi pour chef du parti agraire dans cette Chambre s'est rendu au Manitoba et dans la Saskatchewan, où il fut acclamé comme chef du parti. Depuis qu'il a fait cette déclaration à la Chambre il y a quelques mois, il s'est rendu dans la Saskatchewan, où il fut choisi pour chef. Il est passé ensuite dans l'Alberta, où il reçut de ce parti le même accueil, et où sa politique fut approuvée. Il est le chef du parti il en est le porte-parole, et c'est à ce titre qu'il se prononce contre la commission du blé. Voilà ce que l'honorable député ne saurait nier, et je lui refuse le droit de parler au nom du parti tant que ce parti n'aura pas fait choix de sa personne pour exprimer ses opinions.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Pour être juste, l'honorable député de Regina (M. Cowan) devrait citer les propres paroles de mon honorable ami de Marquette (M. Crerar).

M. COWAN: Je vais me procurer dans un instant le compte rendu des débats.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Restez tranquille; ce n'est pas toujours à vous à parler.

M. CURRIE: Il appartient à ces messieurs de prouver leurs dires.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. THOMSON (Qu'Appelle): L'honorable député de Marquette a dit ne pas vouloir que la commission du blé se perpétuât.

M. MAHARG: C'est là le point.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Il n'a jamais dit que dans le moment il fût opposé à son maintien; il y est opposé comme politique permanente. Que l'honorable député de Regina soit juste, autant du moins que cela lui est possible.

M. CURRIE: Quand un député nie une assertion, c'est à lui de produire le hansard.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Pas le moins du monde.

M. CLARK (Red-Deer): Je voudrais bien aider le ministre à faire voter ses crédits, mais je crois que ses propres partisans y mettent de la mauvaise volonté, car les voici fort loin de l'objet en discussion.

Pour ce qui est de la tentative de révéler l'état de choses affligeant qui divise le petit groupe des progressistes, il me semble que mes honorables amis soulèvent une bien formidable tempête dans un bien petit verre d'eau. Mais, monsieur l'Orateur, c'est une des gloires de ce groupe d'avoir su conserver quelque indépendance individuelle Dans les derniers votes pris dans cette Chambre nous avons été les seuls à montrer que les progressistes avaient assez de caractère pour se partager sur les grandes questions d'intérêt public. C'est là une qualité que jamais ne manifeste mon honorable ami de Regina, et peu souvent l'honorable député de Simcoe (M. Currie). Mais passons.

Pour ce qui est de la commission du blé, je suppose que nous pouvons tous suffisamment nous entendre. J'ose croire que personne dans cette Chambre ne s'imagine que la commission du blé dût être en ce pays une institution permanente.

J'ose le dire, et je ne vois pas que personne se lève pour dire qu'il croit que ce devrait être une institution permanente. Cet arrangement n'était fait que pour le temps qui a suivi immédiatement la guerre. Il y avait divergence d'opinion parmi les

gens sérieux relativement au moment précis où les fonctions de la commission du blé seraient suspendues. Il y avait divergence d'opinion parmi ce groupe-ci. Pour ma part, je pense qu'il serait impossible de prouver que cette commission ait été d'aucune utilité aux cultivateurs de l'Ouest. C'est là mon opinion personnelle. Pendant la guerre, n'importe qui pouvait vendre à haut prix, soit le blé soit autre chose que désiraient les Alliés. Je dis ceci à l'appui de mon argument précédent. La même possibilité de divergence d'opinion existe en ce qui concerne les conséquences de la suspension de la commission. Tous savent que les prix agricoles devaient baisser dans un délai raisonnable après la guerre. Sur ma propre ferme, dans l'Ouest, pendant la guerre, nous n'avons jamais eu moins de 50 cents la douzaine pour les œufs; ces derniers mois—et cela à l'avantage des consommateurs dans le pays, j'aime à la croire—les œufs ont été baissés à 20 cents la douzaine, c'est tout ce que nous en recevons actuellement. Je suppose que les fonctions de la commission du blé n'ont rien à faire avec les œufs à 20 cents.

M. SMITH: Trente cents.

M. CLARK (Red-Deer): Les renseignements que tient mon honorable ami se rapportent peut-être à l'Ontario. Ses connaissances en fait d'agriculture sont sans doute très vastes, mais il ne saurait me rectifier en ce qui concerne le prix des œufs dans mon district. Je le félicite d'en obtenir 10 cents de plus. En ce qui concerne l'attitude de mon honorable ami (M. Crerar) relativement à la commission des blés, je ne suis pas certain qu'il se soit prononcé définitivement. Tel que j'ai dit, il y avait divergence d'opinion au sujet de la continuation des fonctions de cette commission pour une autre année. Le Gouvernement se trouvait dans l'embarras. Pour ma part, je n'ai jamais essayé d'ajouter à cet embarras, parce qu'il avait toute ma sympathie, ainsi qu'il en a été dans toutes circonstances raisonnables, lorsque les difficultés étaient causées par la guerre. Pourquoi mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Currie) essaye-t-il de mêler la question du libre-échange avec la commission du blé et les divergences d'opinion à ce sujet? Où veut-il arriver? Que prouve-t-il? Je prétends qu'il retarde les prévisions budgétaires du ministre, et il me semble vraiment que nous devrions plutôt lui venir en aide.

M. JOHNSTON: Le député de Regina (M. Cowan) a dit formellement que le leader de notre groupe s'était opposé au maintien de la commission du blé. Or, dans mes observations sur l'adresse, j'ai cité la déclaration du leader de notre parti, l'honorable député de Marquette (M. Crerar) au sujet de la loi qui donnait pouvoir au Gouvernement, présentée par le ministre du Commerce, lorsque la Chambre a été saisie de cette question, à la dernière session, et je m'en vais lire cet extrait. La déclaration de l'honorable député de Marquette se trouve à page 4119, volume V du hansard de la dernière session:

> Tous ceux qui connaissent un tant soit peu la situation européenne doivent se rendre compte que les choses y sont très instables et dans ces circonstances, je suis d'avis que le ministère a peut-être raison de s'arroger le pouvoir qu'il sollicite aux termes de ce projet de loi.

C'est là une contradiction à l'accusation faite par le député de Regina (M. Cowan) au sujet de l'attitude prise par l'honorable député de Marquette sur cette question.

M. CURRIE: J'ai dit que l'honorable député s'était prononçé pour et contre la question. Tout son discours avait été en faveur du marché libre, mais il l'a conclu en disant qu'après tout l'on pourrait maintenir la commission quelque temps encore.

M. VIEN: Cette discussion prouve les difficultés qui résultent de l'application d'un principe vicieux. A mon avis, le motif qui a inspiré l'institution de la commission des blé était aussi vicieux en principe qu'injuste dans son application. Comme l'a dit l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), je doute beaucoup qu'elle ait été d'aucune utilité pour les cultivateurs. Cependant, nous devons admettre qu'elle a été établie à la demande d'une partie au moins du groupe agraire.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. VIEN: Ce ne sont certes pas les provinces de l'Est qui ont insisté pour l'institution de la commission du blé. Pourquoi cette institution était-elle vicieuse? Parce que, par son entremise, c'est l'Etat, au lieu d'une société privée, qui s'est occupé de la vente de nos récoltes de blés.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami n'admet-il pas qu'en temps de guerre c'est l'Etat qui doit être l'acteur principal dans divers champs d'activité, rôle qu'il ne voudrait pas jouer en temps de paix.

M. VIEN: Non. Pas aussi communément que l'honorable député vient de le dire, et pas dans ce cas-ci; car l'honorable député a démontré tantôt qu'il y avait à ce mo-

ment-là une si grande demande de blé qu'il était aisé de vendre la récolte de l'Ouest.

M. HENDERS: Dans ce cas, comment expliquez-vous ce fait: nous, cultivateurs du Canada, avons vendu notre blé à un prix moyen inférieur au prix obtenu par les Américains? Cependant, lorsque la commission du blé était à l'œuvre, les Américains achetaient et vendaient sur le marché libre et nous achetions et vendions sous l'autorité de la commission du blé, et nous recevions plus d'argent pour notre blé que nos voisins d'outre-frontière n'en obtenaient du leur.

M. VIEN: Cela ne tire pas à conséquence et n'a aucunement trait au principe que nous discutons maintenant.

M. HENDERS: Bien au contraire.

M. VIEN: Que la commission ait produit ce résultat ou ne l'ait pas produit, cela ne se rattache en rien au principe sur lequel repose cette question. Tous les groupes d'intéressés agricoles du Canada auraient pu demander des secours au ministère — les cultivateurs de la province de Québec, ou ceux de la province d'Ontario, qui cultivent des pommes de terre, du foin ou tout autre produit du sol auraient pu s'adresser à lui et lui dire: "Etablissez une commission du foin ou une commission des pommes de terre, afin que nous puissions, après la récolte, nous rendre à un entrepôt de l'Etat ou à un élévateur, obtenir un certificat et prier le Gouvernement de fournir les fonds pour notre récolte entière". Une telle pratique est injuste; elle est vicieuse et a fait courrir à toute la population un risque qu'elle n'aurait jamais dû accepter.

La commission du blé a fixé un prix minimum de $2.15 pour toute la récolte de blé des plaines de l'Ouest. En ce temps-là, il est vrai, $2.15 était un prix qui laissait assez de jeu; cependant, notre situation n'était pas normale et l'homme le plus sage aurait pu se tromper en jugeant quel serait le cours du blé quatre ou cinq mois plus tard. Puis, ayant fixé $2.15 comme prix minimum à payer au producteur pour leur blé, la population entière aurait été tenue de subir une perte si le cours était descendu à $1.75 ou plus bas. Je déclare que c'est un principe vicieux, et l'embarras dans lequel le ministère a été plongé lorsqu'il s'est agi de décider du maintien ou de l'abolition de la commission du blé était causé par l'application de ce principe. Cela démontre qu'on ne doit jamais introduire dans notre législation un principe vicieux afin de contribuer à la solution d'une difficulté du moment, car il cause toujours une difficulté plus grande et crée au moins un mauvais précédent. Des principes vicieux ne devraient jamais être adoptés dans nos lois, pas plus dans ce cas-ci que dans tout autre.

M. COWAN: Des députés de la gauche m'ont mis au défi de citer dans le hansard quelque chose qui prouverait que le chef du parti agraire était hostile, l'an dernier, à l'établissement ou au maintien de la commission du blé, ainsi qu'à sa perpétuation. Le premier ministre actuel (le très hon. M. Meighen), qui dirigeait alors le ministère, s'est bien rendu compte de la situation. Voyant que le parti agraire ne se prononçait pas clairement sur la question, il lui a lancé ce défi que je rapporte textuellement:

> Je n'ai pas dit que je mettais fin au débat. J'espère sincèrement que j'ai obligé ces députés de la gauche...

C'est-à-dire ceux du parti agraire qui se trouvaient en face de lui.

> ...à faire connaître leur pensée. J'appréhendais fort que le débat ne fût clos avant qu'ils ouvrissent la bouche.

Ensuite, le député de Marquette (M. Crerar) prit la parole, et pendant son discours il s'est servi du langage que le représentant de Last-Mountain (M. Johnston) a rappelé aujourd'hui. Cependant, je désire appeler l'attention sur la ligne de conduite fort injuste que celui-ci a suivie. L'honorable député a cité un extrait du discours de son chef, mais il a négligé de rapporter le correctif que celui-ci avait employé et que je me propose de lire. Le représentant de Marquette, chef du parti agraire, a dit:

> Je pense que le ministre de l'Intérieur a apporté le seul argument qui constitue une motif réel de maintenir la commission pendant une autre année; la possibilité de nouveaux achats en commun en Europe.

Voici le correctif que le député de Last-Mountain n'a pas lu:

> A l'heure présente, il n'en est pas ainsi.

Or, l'honorable député (M. Crerar) voulait dire que s'il y avait des achats en commun en Europe, il serait d'avis de maintenir la commission cette année. Il n'y a pas présentement d'achats en commun. Quelle est donc la seule conclusion qu'on puisse tirer de la déclaration de mon honorable ami? C'est qu'il ne voulait pas que la commission exerçât ses fonctions pendant l'année qui vient de s'écouler. Après avoir pris cette attitude très précise à l'égard d'une année, qu'est-ce que le chef du parti agraire trouve à dire à la perpétuation de la commission du blé?

Pour ma part, je m'oppose absolument à toute mesure définitive tendant à donner à l'Etat la haute main sur la vente des grains en ce pays.

Peut-il y avoir rien de plus clair? "Il n'y a pas cette année en Europe d'achats en commun; nous n'avons donc pas besoin de la commission du blé, et je m'oppose à son maintien à perpétuité." Il n'y a pas là d'équivoque; l'hostilité est formelle d'un bout à l'autre, et l'honorable membre a été très injuste en se dispensant de lire l'opinion qu'avait exprimée le représentant de Marquette (M. Crerar) et que je viens de rapporter.

M. GOULD: Cette question est revenue sur le tapis, parce que les députés de la droite cherchent à attacher au groupe agraire la responsabilité de cette affaire. Malgré tous leurs efforts, je ne pense pas qu'ils aient réussi à faire partager leur croyance par la majorité de la Chambre; ils n'ont pas non plus persuadé au public canadien qu'ils avaient raison et, à tout prendre, c'est lui qui est le plus intéressé. La dernière fois que cette question est venue en discussion, un député a refusé de répondre à une question que je lui posais, ce qui a clos l'incident. Néanmoins, le sujet est revenu sur le tapis et il vaut probablement autant trancher entièrement l'affaire.

M'est-il permis de demander pourquoi les députés de la droite cherchent à rejeter la responsabilité sur le parti agraire, vu que celui-ci n'est pas le parti dominant en cette Chambre?

M. VIEN: Qui a demandé l'établissement de la commission du blé?

M. GOULD: Je suis d'avis que la responsabilité incombait au ministère et à ses amis.

M. VIEN: Mais à la prière de qui a-t-il agi?

M. GOULD: Ce n'est pas à la mienne, car je n'étais pas présent. Toutefois, le fait est que la droite a su convaincre le ministère que c'était une bonne loi. Elle a su prévoir les événements avec une si grande précision qu'elle savait que cette loi réussirait. Persuadée de la probabilité de son application fructueuse, elle a insisté auprès du Gouvernement pour qu'il maintînt la commission. A ce moment-là, l'opinion publique au pays était favorable à son maintien. Pourtant, les députés de la droite s'efforcent de rejeter sur les membres du groupe agraire la responsabilité de leur conduite. Ceci démontre qu'un jour ils tremblaient d'indécision et qu'ils n'étaient pas alors aussi sûrs de la bonté de leur cause qu'ils le paraissent aujourd'hui. Ils se livrent à notre sujet à toutes sortes d'insinuations qui ne nous feront pas le moindre mal. Nous tâchons de réfléter l'opinion publique. Tel a été mon rôle depuis que je fais partie de la Chambre.

Répondant directement au député de Macdonald (M. Henders), qui a affirmé que le blé se vendait moins cher aux Etats-Unis que le prix auquel notre blé était vendu par les soins de la commission, vous vous rappellerez, monsieur le Président, que la majeure partie de la récolte totale de blé, aux Etats-Unis, consiste en blé tendre et ne doit pas rapporter le même prix que notre blé dur. Il n'est donc pas juste d'établir une comparaison de cette manière. Je puis dire à l'honorable membre de source certaine que les blés durs du Dakota septentrional et du Minnesota se sont vendus plus cher que le prix qu'a rapporté notre blé sous le régime de la commission, et j'ai des calculs pour prouver mon dire. De plus, on a affirmé...

M. HENDERS: Je demande à dire...

Des DEPUTES: Silence!

M. GOULD: Je ne fais que réfuter l'assertion que j'étais formellement opposé à la commission du blé. Je tiens à dire que si j'habitais près de la frontière internationale, si le marché était libre dans les mêmes circonstances qui régnaient à l'automne de 1919, et si j'avais l'occasion d'expédier mon blé au delà de la frontière, je courrais encore le risque de le vendre moi-même; cependant, pour le bien des producteurs des grandes régions éloignées de la frontière, j'approuverais le maintien de la commission du blé. Mais, comme je l'ai dit dans la discussion sur l'adresse, le premier discours que j'ai prononcé en cette enceinte, je sais que celui qui a franchi la frontière et accepté l'or américain a obtenu de 30 à 60 cents, et jusqu'à un dollar de plus que le prix reçu par le cultivateur qui habitait au nord de de la ligne imaginaire marquée par le 49e parallèle de latitude. De ce prix il faudrait défalquer la valeur du certificat de participation—48 cents par boisseau.

Comme il n'y avait pas de commission du blé, l'an dernier, les cultivateurs de l'Ouest ont perdu 100 millions — je ne crois pas exagérer — et c'est pour cette raison que les manufactures de l'est du Canada sont fermées aujourd'hui. Les acquéreurs des machine agricoles fabriquées par ces manufactures n'ont pas touché l'argent qu'ils

espéraient avoir de leur récoltes, et, par conséquent, ils n'achètent pas. En laissant tomber cette commission, le Gouvernement a tout mis sans dessus dessous. Pourquoi les manufactures de l'Est sont-elles remplies d'instruments aratoires et obligées de fermer leurs portes? C'est parce que les cultivateurs n'ont pas l'argent voulu pour se procurer ces instruments qui ont été fabriqués avec l'idée qu'on en aurait besoin.

Je désirerais poser une question au ministre au sujet de la composition de la commission d'enquête projetée concernant le commerce du grain. En supposant que cette commission sera nommée, les noms des commissaires seront-ils d'abord soumis à la Chambre?

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je dois faire observer de nouveau que la Chambre ne discute pas la nomination de cette commission d'enquête, mais un article relatif à l'application de la loi du grain au Canada. Il est des plus antiréglementaire, dans la discussion, de cet article, de parler de la nomination d'une commission d'enquête projetée.

M. GOULD: Monsieur le président, avec tout le respect que je dois à votre décision, je dirai que cette commission devra s'enquérir si la loi des grains en Canada a été bien ou mal appliquée. Je désire donc savoir, dans le cas où cette commission serait nommée, si les noms des commissaires seront soumis à la Chambre avant que les nominations soient faites réellement, afin que nous puissions nous renseigner sur les mérites ou les défauts de ces commissaires.

M. CURRIE: Maintenant, monsieur le président...

M. GOULD: Puis-je avoir une réponse du ministre?

M. CURRIE: L'honorable ministre ne peut répondre parce que le comité n'est pas saisi de cette question. Ce n'est pas notre querelle; elle a été commencée par l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg), et nous ne voulons pas nous retirer avant que la question ait été complètement vidée.

M. CLARK (Red-Deer): Finissez la lutte.

M. CURRIE: Le plus fort argument du débat, l'an dernier, au sujet de cette question, a été la déclaration du chef du parti progressiste. Ses paroles ont déjà été citées; je vais les répéter:

> Je pense que le ministre de l'Intérieur a donné la seule raison pour laquelle la commission devrait être maintenue durant une autre année, et c'est la possibilité de nouveaux achats en commun en Europe.

Puis, il induit délibérément la Chambre en erreur pour prouver son point... (*Exclamations.*) Il a dit...

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur le président, je demande un rappel au règlement. L'honorable membre n'a pas le droit d'accuser un collègue de tromper la Chambre de propos délibéré.

M. CURRIE: J'ai dit qu'il induisait le pays à erreur.

M. CLARK (Red-Deer): J'ajouterai, monsieur le président, que mon honorable collègue est le seul qui ose porter cette accusation, lors même qu'elle eût été réglementaire, contre l'honorable député de Marquette (M. Crerar) en son absence.

M. CURRIE: Oui, je regrette qu'il ne soit pas ici pour avaler la pilule. Mais je n'ai pas dit qu'il a trompé la Chambre volontairement...

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur le président, je demande votre décision sur cette question de règlement. Mon honorable ami a accusé l'honorable député de Marquette d'avoir trompé la Chambre de propos délibéré.

M. CURRIE: Le pays, ai-je dit, et non la Chambre.

Des VOIX: Non, vous avez dit la Chambre.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député n'a pas accusé l'honorable représentant de Marquette de tromper la Chambre, sa conduite n'est pas antiréglementaire; autrement, elle le serait.

M. CURRIE: Alors, je retirerai mon observation et dirai qu'il a trompé le pays délibérément, parce qu'il a déclaré que les achats en Europe ne se feraient plus en commun. En réalité, cette situation se continue aujourd'hui en Europe. La Grèce, depuis une semaine, a acheté de 4,000,000 à 5,000,000 de boisseaux de blé aux Etats-Unis. La Grande-Bretagne a acheté tout son blé en bloc depuis la guerre et elle le fait encore maintenant. Lord Lee a acheté 180,000,000 de boisseaux de blé aux Etats-Unis au mois de juin. Pourquoi pas ici? Parce que nous n'avions pas de commission du blé pour arranger avec lui les crédits nécessaires à un achat aussi considérable. Je dis qu'en agissant délibérément comme ils l'ont fait les députés du groupe agraire ont permis aux spéculateurs de grain dans

l'Ouest de vendre à découvert sur le marché de Chicago à des prix de $2.80 à $3 du boisseau et ensuite de faire tomber les marchés de l'Ouest pour remplir leurs commandes avec du blé Canadien à $1.50. Cela a affecté la bourse des cultivateurs de l'Ouest, mais pas celle des agioteurs ou spéculateurs. Sachant, comme ils le savaient, que les marchés britanniques étaient comblés et qu'il ne se ferait pas d'achat avant six mois ou un an, ils étaient seuls sur le marché et ils ont fait baisser le blé au prix que j'ai donné. Leur manière d'agir a coûté au pays environ 100 millions de dollars, mais je ne devrais pas dire que cela a coûté autant au pays, car beaucoup de ces messieurs ont empoché une bonne partie de cet argent. Je crois que nous devrions nommer une commission pour savoir qui était au fond de l'affaire et qui vendait le cultivateur de l'Est comme celui de l'Ouest. Nos agriculteurs se sont vivement ressentis de cela et les députés de la gauche savent fort bien que les cultivateurs de l'Ouest les tiennent responsables de la baisse des prix.

M. McMASTER: Les députés du coin à gauche.

M. CURRIE: Oui. Naturellement, l'honorable député de Brome ne s'est pas prononcé sur cette question. Mais je dis que le chef du groupe agraire a trompé le pays par cette déclaration, j'ignore s'il a trompé la Chambre, quand il a dit que les achats en Europe n'étaient plus collectifs. Les européens achetaient en commun. Il a dit qu'il favorisait une commission du blé si l'Europe achetait collectivement et il a ensuite dit que ces achats ne se faisaient pas en commun. On en conclut qu'il voulait un marché libre. A cette époque, les achats étaient unifiés en Europe comme ils le sont encore aujourd'hui. Quelqu'un a été trompé et nous devons donner le blâme à qui il appartient. Les honorables députés du coin gauche ont été vivement troublés à l'idée qu'une commission d'enquête pouvait être nommée. J'aime à croire que le Gouvernement aura le courage de constituer cette commission et de découvrir qui a manipulé les marchés de l'Ouest, qui a vendu à découvert et qui a empoché la différence entre $3 et $1.50 que le cultivateur a reçue. Je n'hésite pas à dire que si la commission du blé avait existé en juin dernier, toute la récolte canadienne aurait été vendue par la commission à $3 du minot. L'attitude adoptée par les soi-disant représentants agraires de l'Ouest a coûté aux cultivateurs 100 millions et ils demanderont bien des explications à mes honorables amis quand ils retourneront vers leurs commettants dans l'Ouest.

M. CLARK (Red-Der): Je ne désire pas prolonger cette discussion et je ne désire certainement pas discuter la déclaration étourdie et sans fondement de mon honorable ami.

M. CURRIE: Je demande une décision, monsieur l'Orateur, car j'ai lu les faits dans le hansard même et je crois comprendre l'anglais aussi bien que mon honorable ami.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami ne pourrait pas prouver, et personne d'autre ne pourrait prouver que les cultivateurs de l'Ouest ont perdu 100 millions. Cela dépasse la possibilité des preuves humaines et c'est simplement une matière d'opinion de la part de mon honorable ami.

M. CURRIE: L'honorable député qui siège à votre droite (M. Maharg) l'a dit aujourd'hui.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami devrait ouvrir les oreilles et, pour ce faire, il devrait parfois se taire. Il n'est pas d'usage à la Chambre que deux députés parlent en même temps. Je tiens à lui faire remarquer que je l'ai écouté avec la plus grande patience. Je dis maintenant que ni lui, ni personne autre, ne peut prouver que les cultivateurs ont perdu 100 millions ou une somme quelconque par l'abolition de la commission du blé. J'ai donné mes raisons pour avoir cru que le prix de tous les produits agricoles baisserait au cours des deux ans suivant la fin de la guerre. Je sevais que cela se produirait parce que je m'étais raisonnablement renseigné touchant l'histoire des autres guerres et ce qui s'était produit une fois ces guerres terminées. Si je puis me permettre d'être aussi personnel, je dirai à mon honorable ami que, dans les affaires de ma ferme de l'Ouest, affaires qui consistent surtout dans la vente des bestiaux, je me suis conduit en conséquence et j'ai vendu la plupart de mes animaux, sachant que la hausse des prix ne pouvait pas continuer. J'ai récemment cité à mon honorable ami l'exemple de la baisse des œufs et je pourrais le faire en ce qui regarde le beurre. Cette baisse s'applique à tous les produits agricoles, et à mon sens, elle devait arriver pour le blé, que nous ayons ou non une commission du blé. C'est mon opinion, mais mon honorable ami ne la partage pas. S'il désire le savoir, je puis lui expliquer pour-

quoi les prix des produits agricoles baissent et pourquoi ils baissent plus rapidement que ceux des articles manufacturés. Les produits agricoles ne peuvent pas s'appuyer sur l'aide artificielle d'un tarif.

Cela explique pourquoi les cultivateurs de l'Ouest sont les premières victimes. Pourtant, j'ai dû payer, ce matin, 10 dollars une paire de chaussures que j'aurais pu avoir pour 6, même après le début de la guerre. Et il en est ainsi sur toute la ligne. Je répète que mon honorable ami ne peut prouver, — c'est une question d'opinion, — que les cultivateurs de l'Ouest aient perdu 100 millions de dollars. S'ils ont subi cette perte, je tiens à dire que le discours très sage et pondéré de l'honorable député de Marquette, que mon honorable ami a lu, ne dénote en rien que son attitude ait contribué le moindrement à cette perte. Le ministre du Commerce reconnaîtra avec moi que la responsabilité dernière et finale de la disparition de la commission durant une année ou de son maintien durant une autre année incombait au Gouvernement du jour. On n'a pas suspendu la commission pendant que le Parlement était en session; si la mémoire ne me fait pas défaut, ce fut après la prorogation du Parlement. et cela fut accompli par le Gouvernement lui-même. Ce n'est pas moi, mais un partisan du cabinet qui affirme que cette suspension a coûté 100 millions de dollars aux cultivateurs de l'Ouest. S'il en est ainsi, qu'il débatte son accusation avec le ministre dont le budget est en délibération et qui représente le Gouvernement pour l'instant; Il devrait, en effet, comprendre parfaitement, à l'heure qu'il est, que son accusation est dirigée, oui, uniquement dirigée contre le Gouvernement du jour. Mais si j'avais la preuve de ce dont mon honorable ami se persuade aussi aisément sans preuve, j'y verrais, certes, une importante raison de plus de considérer avec le plus grand soin quelle devra être notre attitude lorsqu'on posera la question de confiance dans le ministère au cours de la présente session. Une prétention comme celle émise par l'honorable député devrait peser considérablement dans la balance. L'idée n'est pas de moi; elle est de mon honorable ami. J'aimerais cependant à disculper mon honorable chef, si c'était nécessaire. Ses déclarations ont été très circonspectes. Et j'ajouterai ceci: la commission du blé ne figure pas dans le programme politique du conseil fédéral d'agriculture, j'entends son programme relatif au régime douanier. Mon honorable ami se préoccupe beaucoup de savoir comment mon honorable chef va se disculper auprès des cultivateurs de l'Ouest, lorsque se tiendra une élection. Eh! bien, je suis convaincu qu'en certains quartiers ici même il existe plus d'anxiété que dans l'esprit de mon honorable chef sur l'issue des élections. Mais pour le cas où mon honorable ami se tourmenterait pour de bon au sujet des chances d'élection de l'honorable député de Marquette, je me permettrai de l'assurer que mon honorable chef saura lui-même fort bien plaider sa cause auprès des cultivateurs de l'Ouest, ou je me trompe fort.

M. CURRIE: Monsieur le président, nous venons d'entendre l'assertion de l'honorable député; chacun en est quitte pour une petite correction. Mais il a dû sommeiller durant la première partie de ce débat; autrement, il aurait entendu l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg), son voisin de droite, déclarer que la perte représentait 100 millions de dollars. Je ne parle que par ouï-dire; j'ignore si c'était 100 millions ou non. J'affirme que cette Chambre, dont moi-même, nous avons compté dans une grande mesure sur l'honorable député de Marquette pour nous éclairer et nous guider à propos de cette question du grain. C'est une question nationale et très sérieuse. L'année dernière, quand l'honorable député se déclara en faveur de la création d'une commission, de la nationalisation de la vente, pour ainsi dire, quand il y avait centralisation ou nationalisation des achats, et que la nationalisation des achats n'existait pas, cela voulait bien dire que, d'après lui, il y avait lieu de dissoudre la commission. Au moment même qu'il parlait ainsi, il aurait dû savoir que la vérité était toute autre. On ne saurait bien longtemps leurrer ainsi le peuple. Mais on avait mal renseigné mon honorable ami; son manque de renseignements à l'égard de la question qu'il aurait dû connaître le mieux a fait perdre au pays au moins 100 millions de dollars, comme l'a calculé un de ses propres partisans. Pour cette raison, et vu qu'il y a certaine divergence d'opinion sur le mode de fonctionnement de la commission des grains, avec laquelle il a à faire, et comme il nous faudrait obtenir des renseignements de cette commission, je répète que le Gouvernement serait justifié de charger un comité d'élucider tout le problème et de fixer la responsabilité de cette grande perte subie par le Dominion. Nous voulons savoir ce qui en est. On ne traite pas mieux les cultivateurs, aujourd'hui, qu'auparavant. Les données du problème sont simples. Un petit

[M. Clark (Red-Deer).]

groupe de politiciens dénigre les opinions de tous les autres.

Ils ont des vues politiques d'un genre particulier, et quand on voit les effets désastreux qu'a eus la politique agraire de Townley dans le Dakota du Nord, laquelle est à peu près identique, on devrait songer sérieusement à s'enquérir de la situation afin de s'assurer si le programme du groupe que représentent les honorables députés d'en face est bien celui qui convient le mieux au pays ou bien si c'est tout simplement du socialisme sous une forme modérée. J'ai cité les paroles de l'honorable député de Marquette (M. Crerar); je les ai prises dans le compte rendu officiel des débats de la Chambre et on ne peut pas les nier. J'ai accepté sa parole comme l'a fait le Gouvernement, car nous savions que si quelqu'un s'intéresse aux affaires agraires, c'est bien lui. Ensuite, nous nous sommes aperçus qu'il avait été mal informé ou qu'il avait délibérément trompé et si quelqu'un doit être blâmé pour les résultats désastreux qui ont suivi, c'est à lui et à ses partisans que le reproche doit s'adresser.

M. DAVIS: L'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) a parlé de la centralisation des achats. J'aurai un mot à dire à ce sujet. L'an dernier, j'ai appuyé l'attitude du Gouvernement à l'égard de la commission des grains; je pensais qu'il convenait de la lui laisser continuer ou abandonner, suivant qu'il le jugerait à propos. Il est probable que l'honorable député de Marquette était du même avis. A cette époque, l'achat collectif pour l'Europe était confié à l'Angleterre, qui faisait ensuite la répartition suivant les besoins de chacun. Mais cela ne se faisait plus au moment où nous discutions la chose; chaque pays achetait pour son compte. Le problème qui se présentait au Gouvernement était de savoir si ce système d'achats distincts allait créer une concurrence et déterminer des prix susceptibles de justifier la réouverture du marché libre. Ce n'est pas tout à fait ce qui est arrivé. Toutefois, je ne blâmerai pas trop le Gouvernement pour la décision qu'il a prise à ce sujet; cela n'empêche pas que la forme de l'expression employée par l'honorable député de Simcoe-Nord interprète complètement à faux l'opinion de l'honorable député de Marquette concernant le mode d'achat. Je croyais que l'opinion de l'honorable député de Marquette avait été bien comprise à cette époque, mais, depuis ce temps-là, on a pu l'oublier.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je constate que l'honorable député qui a cité certaines remarques prononcées par l'honorable député de Marquette (M. Crerar) s'est arrêté où cela faisait son affaire. S'il avait continué, son argument n'aurait pas tenu debout. Voici ce que disait la suite:

> Bien que durant les années de guerre, la commission royales des approvisionnements de blé à Londres eut, pour ainsi dire, la haute main sur les achats de blé, et les achats d'autres céréales aussi, depuis la signature de l'armistice, les diverses nations européennes ont organisé chacune sa propre agence officielle d'achat. Du moins c'est en grande partie le cas; quelques-uns des pays neutres reviennent aux anciennes pratiques commerciales. Tous ceux qui connaissent un tant soit peu la situation européenne, doivent se rendre compte que les choses y sont très instables, et, dans ces circonstances, je suis d'avis que le ministère a peut-être raison de s'arroger le pouvoir qu'il sollicite aux termes de ce projet de loi.

Donc, l'honorable député de Marquette, loin de s'opposer au projet du Gouvernement, l'appuyait. J'ai le droit de dire aussi que lorsque la question est venue devant la Chambre, la proposition a été adoptée à l'unanimité; l'honorable député de Marquette n'a par conséquent pas voté contre. S'il s'était opposé au projet, il aurait fait valoir son objection au moment du vote; en effet, nous savons que l'honorable député de Marquette ne craint pas d'exprimer ses pensées. Si tous les députés exprimaient aussi facilement leur opinion qu'il le fait lui-même, dut-il en bénéficier ou en souffrir, les délibérations de la Chambre ne seraient pas ce qu'elles sont.

Qu'on me permette de rappeler ce que disait l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Au moment de la prorogation des Chambres, le Gouvernement possédait le pouvoir qu'il avait sollicité; il avait les moyens d'agir; et il a agi comme il a voulu. Presque aussitôt après la fin de la session il résolut de mettre fin à la commission du blé; par conséquent, la responsabilité retombe sur lui seul.

M. MAHARG: L'honorable député de Lotbinière (M. Vien) a déclaré que l'institution d'une commission de contrôle de quelque genre qu'elle soit, constituait un mauvais principe.

M. VIEN: Mon honorable ami me permettra de le corriger. Je n'ai pas parlé de l'institution de n'importe quel genre de commission de contrôle. J'ai parlé de l'institution d'une commission du blé, suivant les dispositions de la loi adoptée à cet effet.

M. MAHARG: Je suis prêt à accepter cette déclaration, mais elle n'affecte en rien la question que je voulais soulever. L'honorable député désirait savoir à l'instigation de qui cela s'est produit, ou quelque chose dans ce sens. L'impression que ses

remarques pouvaient donner à la Chambre, c'est que les cultivateurs eux-mêmes avaient demandé l'établissement d'un contrôle pour la vente du blé. Je crois que c'est une conclusion qu'on peut tirer de ses observations.

M. VIEN: Oui.

M. MAHARG: La première fixation du prix du blé canadien durant la guerre n'a jamais été demandée par les cultivateurs.

M. VIEN: L'honorable député pourrait-il me dire qui a encouragé l'organisation de la commission du blé?

M. MAHARG: Pour le moment je ne m'occupe pas de la question de la commission, mais bien de la conduite du Gouvernement en prenant le contrôle de la vente du blé; la commission du blé ne vient qu'en seconde considération. La direction qui a été tout d'abord prise n'a pas été demandée par les cultivateurs et, en fait, le contraire est la vérité. Le ministre lui-même se rappellera très bien ce qui a été fait en premier lieu, alors qu'il a demandé aux représentants des cultivateurs de l'Ouest de le rencontrer en conférence à Ottawa, où nous sommes venus. Et il se souviendra aussi que je me suis opposé très fortement à cette manière d'agir, à moins qu'il ne fût prêt à adopter la même ligne de conduite touchant les articles nécessaires à la production du grain, c'est-à-dire de fixer le prix que le cultivateur devrait payer pour ses machines agricoles, sa main-d'œuvre et ainsi de suite. Si le Gouvernement devait décider du prix que les cultivateurs recevraient il n'était que juste que leurs frais de production fussent déterminés aussi, dans une certaine mesure. Le ministre se rappellera que ce fut là mon attitude.

Mais voici le point: le Gouvernement ayant la haute main sur les prix, ayant brisé notre organisation, nos crédits et autres choses semblables et établi un contrôle, nous pouvions croire, en toute justice, que le contrôle continuerait sous une forme quelconque. Nous n'avons pas demandé au Gouvernement de nommer la commission du blé. Les comités de la commission eurent, de temps en temps, des entrevues avec le ministre des Finances sans exprimer d'opinion bien arrêtée, mais ils lui demandèrent d'établir un certain contrôle sur le blé. Cela fut absolument refusé. La question de la commission du blé est secondaire et ne provint que de la situation créée par l'intervention du Gouvernement qui établit tout d'abord un contrôle. Je ne suis pas à dire d'où l'idée est venue tout d'abord, et je ne m'y oppose pas du tout, mais je pense qu'elle nous est arrivée des pays alliés afin de pouvoir contrôler la répartition du blé. De fait, le président de la commission du blé, à Londres, m'a dit que cette commission n'avait été créée que pour deux raisons: la première, établir un contrôle sur le blé, et la seconde, maintenir des prix modérés.

M. VIEN: Quelle sorte de contrôle le Gouvernement exerçait-il avant la création de la commission du blé?

M. MAHARG: Avant la formation de la commission, le contrôle du Gouvernement s'exerçait par la commission des inspecteurs de grain. J'ai déjà fait allusion au fait que ces inspecteurs ont remis au Gouvernement $350,000 comme surplus de leurs opérations. Cette commission a été supprimée.

M. VIEN: Comment exerçait-elle son contrôle?

M. MAHARG: Elle fixait le prix à $2.20 du boisseau pour tout le blé produit dans tout le pays.

M. VIEN: Etait-ce illégal de demander un prix plus élevé?

M. MAHARG: Oui. Les inspecteurs avaient la plus entière direction sur tout ce qui touchait au prix du blé, comme sur la disposition et la distribution du grain. Ils avaient pour ainsi dire le même contrôle que la commission du blé.

M. VIEN: C'était aussi mauvais.

M. MAHARG: Je ne puis pas dire si c'était mauvais ou non, mais je puis affirmer que nous ne l'avons pas demandé. C'est une question d'opinion de dire si c'était mauvais ou ne l'était pas, mais ce n'est pas la question que nous étudions en ce moment.

M. VIEN: Je suis heureux d'apprendre que l'honorable député était opposé à la commission du blé.

M. MAHARG: Non, l'honorable député ne peut pas me faire dire cela. Je m'étais opposé tout d'abord au contrôle du blé de quelque manière, façon ou forme que ce fut. Nous ne l'avons demandé d'aucune manière, mais quand le Gouvernement est intervenu et a pris le contrôle, nous avons cru qu'en toute justice il continuerait après qu'il avait détruit l'organisation autrefois utilisée, et surtout quand les achats par contrat se continuent en Europe.

J'ai été heureux d'entendre dire à l'honorable député de Simcoe-Nord que les achats

étaient toujours soumis au contrôle en Angleterre, car son chef (M. Meighen) en parlant à Saskatoon a donné comme raison de l'abolition de la commission la décentralisation des achats en Grande-Bretagne. Ce qu'a dit le leader du parti agraire est absolument juste. Il n'y a pas eu d'achats collectifs; cela nécessite deux parties et il n'y avait pas deux parties achetant ensemble. Mais l'Angleterre et les pays alliés contrôlaient chacun leurs achats, bien que l'on n'achetât pas collectivement au moment où notre leader a fait sa déclaration et qu'il en soit encore de même aujourd'hui Les achats se font aujourd'hui par les gouvernements des différents pays. C'est le leader de l'honorable député de Simcoe-Nord qui aura à s'expliquer et non le leader de notre groupe.

M. COWAN: Dois-je comprendre que l'honorable député de Maple-Crek veut dire qu'il désirait que le Gouvernement eut continué à ouvrir des crédits aux pays étrangers pour acheter notre blé l'an dernier et cette année?

M. MAHARG: Si on peut tirer une pareille déduction de ce que j'ai dit, ce n'était pas mon intention. Cette pensée n'est jamais entrée dans mon esprit.

M. McKENZIE: Ce que j'avais l'intention de dire a été si bien développé par l'honorable député de Red-Deer que je me contenterai d'appeler de nouveau l'attention du ministre sur ce sujet. Je veux parler de la perte de $100,000,000 qu'a éprouvée ce pays l'an dernier. Cela s'élève à $12.50 par tête de notre population. Par suite de la bévue de quelqu'un nous avons fait cette perte d'un seul et horrible coup. L'établissement de la commission du blé et du contrôle du blé a été une affaire de politique de la part du Gouvernement. Le Gouvernement a d'abord pris le contrôle des achats au moyen d'une agence que l'honorable député de Maple-Creek a mentionnée, ensuite il a établi la commission du blé. Les deux institutions ont été créées comme une question de politique de la part du Gouvernement. Ensuite, plus tard, comme question de politique le Gouvernement a discontinué la commission du blé. Il a dit: Nous sommes arrivés au moment où la commission du blé doit être abolie. C'est encore une question de politique dont le Gouvernement est entièrement responsable. J'ai été surpris de voir la déloyauté, si je peux employer l'expression de l'honorable député de Simcoe-Nord cet après-midi. Il vote toujours pour le Gouvernement; il le soutient toujours quand c'est à son avantage politique de le faire, mais aujourd'hui il dit au Gouvernement: Vous avez fait perdre au pays l'an dernier $100,000,000 de bon argent.

M. CURRIE: L'honorable député met dans ma bouche des mots dont je ne me suis pas servi et il tire de ce que j'ai dit des déductions que rien ne justifie. Je n'ai pas fait de déclaration semblable ni je ne l'ai laissé supposer. Ce que j'ai dit, c'est que nous avons pris notre direction dans le groupe des Grain Growers et que nous avons été trompés, voilà tout.

M. McKENZIE: C'est une confession des plus humiliante à faire que de dire que ce Gouvernement avec vingt ministres, des agents et des sources de renseignements par tout le pays ne savait pas ce qu'il y avait à faire mais a pris une sorte de direction oblique, allusion bien vague à l'honorable député de Marquette (M. Crerar) faite par un honorable député.

Mon honorable ami de Simcoe dit qu'il a avalé cela d'un seul coup, hameçon, ligne et poids, suivant l'expression populaire, puisqu'il l'a passé au Gouvernement et que cette aggrégation de benêts en a fait une politique qui a coûté $100,000,000 au pays. Et ce qu'il y a d'extraordinaire c'est que l'honorable député de Simcoe-Nord dit solennellement que le Gouvernement doit nommer une commission pour enquêter les bévues et les maladresses du Gouvernement lui-même, qui ont occasionné cette perte de $100,000,000. Il ne se rend pas compte de toute l'importance et de tout l'effet de ce qu'il dit. S'il a raison et si le Gouvernement a eu la maladresse de perdre cette immense somme d'argent, le Gouvernement doit en prendre la responsabilité et c'est à César qu'il faut en appeler et non à une commission.

M. CURRIE: Je proteste de nouveau contre les paroles que l'honorable député met dans ma bouche ou contre les conclusions qu'il tire sans justification. J'ai dit qu'il était temps que nous ayons une commission pour faire une enquête sur les opérations de la Grain Growers Grain Co., et les associations similaires qui étaient très intéressées à ce que le blé tombe de $3 à $1.50 le boisseau. Ce sont les gens qui devraient être soumis à une enquête.

M. GOULD: Il n'y a pas à ma connaissance de compagnie qui s'appelle la Grain Growers Grain Co.

M. CURRIE Je peux avoir fait une seule erreur.

M. GOULD: Plusieurs.

M. CURRIE: Les Grain Growers ont changé de nom si souvent. S'appelleraient-ils aujourd'hui la North-West Trading Company? Ils se sont peut-être affublés de seize différents noms.

L'hon. M. FIELDING: Ils ne sont pas pires que le parti conservateur à cet égard.

M. MAHARG: La question du nom importe peu pour l'instant. Mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Currie) a prétendu, au cours de ses remarques, que le choix possible de cette commission nous intéresse beaucoup. Or, j'ai défini clairement, ces jours derniers, l'attitude que j'adopte sur cette question. J'ai déclaré que nous verrions d'un bon œil l'ouverture d'une enquête et que notre compagnie serait disposée à prêter toute l'assistance possible à la commission. La seule objection que nous pourrions peut-être soulever concerne le choix du personnel de cette commission. Si le Gouvernement fait tant que de nommer une commission, nous tenons à ce qu'elle soit en mesure d'accomplir des réformes et fasse preuve de plus d'initiative que la commission actuelle, bien qu'elle soit revêtue de tous les pouvoirs que le Gouvernement a l'intention de conférer à celle qui lui succèdera. Nous tenons également à ce que les nouveaux commissaires soient parfaitement indépendants de toute autre commission existante à l'heure qu'il est. Je le répète, cependant, nous fournirons aux commissaires toute l'assistance voulue et elle sera appréciable lorsque l'occasion s'offrira de révéler certains incidents qui se sont produits.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il me semble, après avoir observé la situation, que nous avons passablement épuisé tous les arguments qu'il est possible de faire valoir dans cette ordre d'idées. Je propose donc que la Chambre consacre maintenant son attention à la tâche que nous avons devant nous; afin de signifier nos bonnes intentions, nous pourrons commencer par adopter le crédit en discussion.

M. VIEN: Je désirerais savoir d'abord de quel quartier est surgi la demande que l'Etat s'assurât la main-mise sur le blé pour fixer ensuite le prix maximum de cette denrée?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : C'est là une question importante; mais vu que ma mémoire, laisse fort à désirer pour l'instant, mon honorable ami me permettra peut-être d'étudier la question et de lui donner une réponse d'ici à quelques jours.

M. VIEN: C'est très vague. Je crains fort que si nous votons tous l'item, je serai obligé d'attendre aux calendes grecques pour obtenir une réponse. Le ministre a fait voir en maintes circonstances, qu'il est doué d'une mémoire fidèle, de sorte que s'il voulait réellement faire le moindre effort, je suis convaincu qu'il se rappellerait facilement relativement à la main-mise à la fixa-ligne de conduite adoptée par le Gouvernement relativement à la main-mise à la fixation du prix du blé. Mon très honorable ami désire peut-être précipiter l'adoption de ce crédit; mais je suis d'avis qu'il devrait faire un effort de mémoire afin de nous renseigner à ce sujet.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Nous ne précipitons guère les choses, n'est-ce pas?

M. VIEN: Quelle influence exercera sur l'indemnité de vie chère, qui est versée aux fonctionnaires, cette augmentation de $175,000 causée par le nouveau classement?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne saisis pas très bien la question que pose l'honorable député.

M. VIEN: Je tâcherai donc de me faire comprendre, quand bien même cela prendrait quelques minutes. L'année dernière de même qu'en 1919, nous avons accordé une indemnité de vie chère aux fonctionnaires publics afin de les aider à rencontrer l'augmentation du coût de l'existence. Or, il fut entendu dans le temps que cette indemnité n'aurait peut-être plus sa raison d'être le jour où le nouveau classement serait mis en vigueur. Or, je constate à cette heure que le classement entraîne une dépense supplémentaire de $175,000 pour le paiement des traitements dans cette seule division du service public. Quelle sera donc l'attitude qu'adoptera le ministre du Commerce et de l'Industrie concernant l'indemnité de vie chère en face de cette augmentation des traitements?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le nouveau classement, mon honorable ami le sait fort bien, affecté tous les départements du service public de même que l'indemnité de vie chère est indistinctement versée à tous les fonctionnaires de l'Etat. Or, le Gouvernement a déjà fait connaître son intention de diminuer l'indemnité de vie chère de 25 p. 100 cette année; il va sans

dire que cette diminution s'appliquera aux fonctionnaires du ministère du Commerce comme à ceux de tous les autres départements.

(Le crédit est adopté.)

Entretien des élévateurs de tête de ligne et installation nécessaire, $10,000.

M. MAHARG: A quoi servira ce crédit? Cette somme sera-t-elle utilisée pour l'entretien de l'élévateur, pour l'amélioration de l'outillage, etc.?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il s'agit d'une faible somme qui a été votée d'une année à l'autre et qui doit être portée au compte du capital si, pour ne citer qu'un exemple, il est nécessaire d'installer de nouvelles machines pour le séchage ou le nettoyage du grain.

M. MAHARG: Je désire poser une question concernant l'article précédent. Le président a déclaré le crédit adopté au moment même où j'allais prendre la parole. Au cours de la dernière session, nous avons décrété que le Gouvernement ferait remise à qui de droit d'une partie des surplus aux élévateurs maritimes. Le Gouvernement a-t-il adopté des mesures pour donner suite à cette décision; a-t-on reçu un relevé quelconque touchant ces excédents en sus des quantités de grain que les élévateurs sont censés avoir reçues en réalité?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Vous parlez des excédents?

M. MAHARG: Oui.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député doit savoir que, soit l'année dernière, soit l'année d'avant, une loi fut votée qui attribue aux élévateurs un certain pourcentage, le reste devant faire partie du fonds des revenus consolidés. Application a été faite de cette loi.

M. MAHARG: Pourquoi ces excédents vont-ils à ce fonds? C'est là qu'est passée cette somme, de même que celle de $350,000 d'un excédent qui s'est produit dans les opérations des inspecteurs de la commission des grains. Pourquoi ne pas l'appliquer à l'exécution de la loi? C'est là ce que nous avions en vue lorsque nous avons demandé que, passé certaine somme, les excédents fussent pris.

Puisque je parle des excédents, la Chambre aura peut-être intérêt à savoir que, lorsqu'ils étaient à nous, la commission des grains s'empressait de leur faire porter un surcroît de dépense qui lui servait de compensation. Or, c'est là un fait très significatif. Les sociétés agricoles s'opposèrent à cette augmentation, et la commission des grains dut leur accorder un demi-cent de plus par boisseau, ce qui dans l'ensemble s'élève à une somme aproximativement égale à celle que les diverses compagnies d'élévateurs recevaient autrefois de leurs excédents.

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami a-t-il bien raison de dire que c'est là une somme à voter au compte du capital? Ce ne l'est point dans le sens que nous donnons ordinairement à ce mot quand il s'agit du budget.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non. En premier lieu, les élévateurs ont été construits sur un crédit voté par le parlement. Une somme fut votée dans ce but et, en tant qu'il s'agit de construction nouvelle, le compte du capital s'est trouvé presque clos. Chaque année cependant nous avons eu une petite somme de votée pour des machines additionnelles. Après cela, les frais d'exploitation sont pris sur les revenus. La dépenses a été bien modique. Elle n'a été en 1919, que de $895; en 1920, au 31 janvier, elle était d'environ $6,000, à cause d'un achat de nouvelles machines.

L'hon. M. FIELDING: Quand il s'agit du budget, les mots "compte du capital" n'ont pas tout à fait le même sens que le ministre leur donne ici. Quant à cette opération en particulier, c'est une dépense de capitaux, mais elle n'est pas imputable au capital dans le sens que nous donnons à ce mot au budget.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il s'agit de l'entretien d'un outillage indispensable.

M. MAHARG: Le ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai faite relativement aux excédents. A-t-il été perçu quelque chose de cette source?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cette question a trait au crédit que nous venons de voter. Je m'informerai de la chose, et mon honorable ami aura une réponse avant que nous ayons disposé du budget.

(Le crédit est adopté).

Commissaires du commerce et agents commerciaux, y compris les traitements, les dépenses de voyages, la dépense casuelle et autres frais s'y rapportant, $230,000.

M. POWER: Puis-je savoir quels nouveaux commissaires du commerce ont été

nommés depuis l'année dernière et où ils se tiennent?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ont été nommés au cours de l'exercice M. G. E. Short pour Rotterdam (Hollande), et M. E. L. McCall pour Rio-Janeiro (Brésil). La nomination de ce dernier est de date toute récente. Je crois que jusqu'ici nous n'avions jamais eu de commissaire du commerce au Brésil. Ce sont là les seuls commissaires nommés au cours de l'exercice.

L'hon. M. FIELDING: N'y avait-il pas un agent commercial à Rotterdam?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, nous en avions un à Rotterdam il y a bien des années, et, plus tard à Anvers. Ils sont disparus l'un et l'autre pendant les hostilités; mais le bureau est resté ouvert, sous la garde d'un commis qui répondait aux demandes de renseignements et empêchait qu'il y eut solution de continuité.

Dans le moment il s'agit d'un nouveau commissaire pour la Hollande, et Rotterdam est le lieu où il se tiendra.

M. JACOBS: Ces agents ont-ils subi un examen que leur aurait fait passer la commission du service civil?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, ces nominations sont du ressort de la commission du service civil.

M. JACOBS: Ces agents possèdent-ils la compétence linguistique requise?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, autant que nous avons pu en obtenir. C'est là une chose nécessaire. Autant que nous pouvons nous exigeons que les agents nommés en certains pays, et alors qu'ils sont encore à l'essai, apprennent la langue du pays où ils vont. Dans le cas actuel, M. Short ne possède pas la connaissance du hollandais, mais il connaît assez bien le français. Il n'est pas toujours facile d'obtenir des sujets possédant la compétence linguistique; la plupart du temps nous l'exigeons absolument. Par exemple, notre commissaire au Brésil connaît l'espagnol et il parle assez bien le portugais, qui est une langue où il aura l'occasion de se perfectionner. Notre commissaire au Japon parle couramment le japonais. Je n'oserais pas dire qu'il en est maître, mais il se trouve qu'il est né au Japon, et alors qu'il allait à l'école, et depuis lors, il a étudié le japonais, et il peut tenir facilement une conversation en cette langue.

M. JACOBS: Est-il citoyen britannique?

[M. Power.]

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. POWER: Quel est le commissaire aux îles Fidji?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous n'avons encore nommé personne.

M. POWER: Au contraire, nous avons un commissaire d'une sorte ou d'une autre aux îles Fidji.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, pas un commissaire du commerce canadien.

M. ARCHAMBAULT: N'y a-t-il pas là quelqu'un du nom de Catelier?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Comme commissaire du commerce?

M. ARCHAMBAULT: Oui, aux îles Fidji.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

M. POWER: Ce monsieur a certainement été désigné pour remplir aux îles Fidji des fonctions d'ordre commercial. J'aimerais à savoir s'il parle la langue de l'endroit, quelle que puisse être cette langue?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami devra s'en tenir à ma déclaration que nous n'avons pas nommé là de commissaire du commerce.

M. JACOBS: Il a pu être mangé par les indigènes.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami peut aller là en parfaite sûreté. Le cannibalisme est maintenant disparu des mœurs depuis longtemps.

M. CURRIE: Je ne vois pas qu'il y ait là matière à plaisanterie, car le Canada fait un commerce considérable avec ces îles. Nous recevons de là beaucoup de commandes, et les affaires ne font qu'augmenter.

M. JACOBS: Que vendons-nous aux îles Fidji?

M. CURRIE: Toutes sortes de marchandises.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous achetons là beaucoup de sucre.

M. JACOBS: Je suppose que nous fournissons aussi des vêtements aux indigènes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, il leur en faut quelques-uns.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Combien d'agents avons-nous en tout?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Dans le moment, nous avons vingt-quatre commissaires du commerce.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Combien en avons-nous aux Etats-Unis?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pas un seul.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Comment l'honorable ministre explique-t-il cet état de choses? Quand pour ainsi dire la moitié de notre commerce se fait avec les Etats-Unis, pourquoi n'avons-nous pas là quelqu'un qui s'occupe de nos affaires?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai déjà expliqué cela au long l'autre jour, et je puis renvoyer mon honorable ami à ce qui a paru dans les Débats. Je puis dire cependant que la raison principale est celle-ci: Nous n'avons jamais adopté la politique de nommer des commissaires du commerce aux Etats-Unis, les deux pays étant si près l'un de l'autre, et la connaissance dans l'un ou l'autre pays des marchés et des conditions des marchés étant si facile à obtenir et généralement si bien répandue. On va d'un pays à l'autre dans quelques heures et les communications entre les deux sont ininterrompues. Le présent Gouvernement et les gouvernements qui l'ont précédé n'ont jamais cru qu'il était nécessaire d'étendre aux Etats-Unis notre propagande de commerce, mais nous avons nommé des commissaires en des pays plus éloignés, où avec le temps nous savions que notre commerce étranger se développerait, avec l'idée de fournir des renseignements qui faciliteraient ce développement.

La pratique de nommer des commissaires du commerce s'est établie graduellement. Au début, on n'y avait presque pas recours ou, pour mieux dire, il n'y avait qu'une poignée de commissaires et une dépense très minime. Il faut de l'argent pour accomplir cette besogne sur une grande échelle. Le champ d'opération a été agrandi peu à peu au fur et à mesure qu'on là cru nécessaire et qu'on a pu fournir des moyens raisonnables d'exécuter la tâche. Il est des gens qui sont d'un avis contraire et qui pensent que nous ferions bien de placer des commissaires du commerce aux Etats-Unis. Si nous l'entreprenons, il faudrait un grand nombre de commissaires pour couvrir tout le terrain, et c'est alors qu'interviendrait la question des frais.

La première question a trait à la nécessité de cette démarche; puis, il s'agit de savoir combien elle coûterait. Je puis dire que je m'occupe de cette affaire et que le département s'en occupe aussi, et que, probablement avant la fin de la session, j'aurai l'occasion de revenir sur le sujet.

M. JACOBS: Avant la guerre, il existait en Allemagne et en Autriche une pratique qui consistait à établir une manière de conseil consultatif de l'administration, conseil composé d'hommes bien connus dans la vie commerciale. Le ministre a-t-il jamais songé à faire quelque chose en ce sens-là?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, j'ai moi-même examiné s'il serait possible d'établir un bureau honoraire de conseillers recrutés dans les différentes parties du pays. Le projet a son beau côté, et il a probablement aussi son mauvais côté. D'une manière, nous obtenons des conseils, bien qu'il n'y ait pas de bureau régulier. Notre département est en contact avec toutes les chambres de commerce et tous les foyers importants d'activité industrielle. Nous recevons constamment des conseils et nous nous efforçons de donner des renseeignements en nous guidant sur ces conseils.

Si mon honorable ami voyait la correspondance reçue et transmise par le département pendant l'espace d'un mois, il serait surpris de sa variété et de son volume. Nous sommes en contact avec toutes les parties du Dominion par l'intermédiaire de leurs hommes d'affaires marquants et de leurs associations commerciales et industrielles.

A part cela, nous avons une excellente publication, le Bulletin, que nous ne transmettons qu'à ceux qui le demandent et qui le jugent utile et nécessaire. De cette manière, nos lecteurs ont augmenté peu à peu au point que nous avons maintenant un tirage réel de huit à neuf mille exemplaires. Nos cercles commerciaux en louent l'utilité. Il sert de différentes manières auxquelles nous n'avions pas pensé. Ainsi, plusieurs maîtres d'école emploient le Bulletin pour enseigner la géographie et le commerce, et ils rendent leurs leçons très intéressantes pour leurs élèves. Nous avons généralement pris pour règle que nos commissaires du commerce devraient travailler au département un an à deux ans et demi avant d'être envoyés au dehors, et ce travail les met au fait des renseignements qu'ils devront recueillir. Après leur apprentissage dans les bureaux nous faisons

voyager ces apprentis-commissaires dans tout le pays, afin qu'ils examinent les différentes industries et qu'ils nous fassent rapport, de manière à se familiariser complètement avec la production, son mode et son prix de revient. Nous cherchons ainsi à leur inculquer un enseignement qui les mettra en état d'accomplir leur tâche. Connaissant la langue du pays qui leur est assigné, ce qui est le cas pour la plupart d'entre eux, ces commissaires du commerce sont en mesure d'accomplir une œuvre très utile. En somme, nous avons, je crois, une très bonne catégorie d'hommes qui rendent de précieux services à nos industries manufacturières.

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

Reprise de la séance

3e LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 6), déposé par M. Cronyn, tendant à constituer en corporation le Synode général de l'Eglise d'Angleterre en Canada;

Le 2e (bill n° 34), déposé par M. Glass, concernant la London and Lake Erie Railway and Transportation Company.

2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er, (bill n° 43), déposé par M. Mowat, tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance la Standard;

Le 2e, (bill n° 44), déposé par M. Morphy, concernant la compagnie du chemin de fer Western Dominion.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

M. le PRESIDENT: A six heures, lorsque la séance a été suspendue, nous délibérions le budget du ministre du Commerce. Nous avions atteint et examiné l'article 353, relatif aux commissaires du commerce. Le comité décide-t-il de l'adopter?

(L'article est adopté.)

Développement et extension du commerce canadien, y compris les expositions et la publicité, la négociation des traités et les dépenses d'impressions et d'annonces ou autres s'y rapportant, $100,000.

M. CAHILL: Ce crédit s'applique-t-il aux expositions à l'étranger?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non. En réalité, les expositions relèvent du ministère de l'Intérieur. Dans cette mention sont comprises certaines petites expositions dans les bureaux de nos commissaires du commerce, afin de faire voir quels sont les produits du Canada.

L'hon. M. FIELDING: Quels sont les principaux chefs de la dépense?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les principaux chefs de la dépense ont trait aux services des échantillons et de la publicité, dont j'ai expliqué la besogne l'autre soir. Dans le service des échantillons, nous avons des objets recueillis en différents pays et qui sont énumérés dans les tableaux avec leur prix, pour renseigner les industriels canadiens qui peuvent se croire en état de fournir quelques-uns de ces objets. Le travail se trouve dans sa première phase et nous verrons dans quelque temps quels en seront les bons résultats. Cependant, nous en avons déjà obtenu, et nous nous rendons compte que ce travail sera avantageux pour les industries manufacturières, qui pourront approvisionner d'autres pays d'articles semblables à ceux qui sont exposés.

Le service de la publicité s'occupe des pellicules cinématographiques qui sont très intéressantes et qui constituent un complément très précieux de notre œuvre de publicité. Au bureau des échantillons, à l'angle des rues Wellington et Bank, nous avons les appareils nécessaires pour prendre des vues, pour développer et distribuer les pellicules. Le travail qu'on y fait ne saurait être surpassé par aucun des établissements de même nature. Notre dessein est de procurer à l'étranger un tableau de ce que nous pouvons produire, de nos ressources naturelles, etc. Nous rendons les légendes intéressantes en y intercalant des coins de paysage canadien. Ces pellicules sont répandues dans un grand nombre de pays avec lesquels nous traitons actuellement ou espérons traiter plus tard. Ainsi, l'un des tableaux, celui qui dépeint les chutes d'eau du Canada, est très précieux et a été exhibé en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis. Il nous a fait obtenir beaucoup d'affaires. Nos pellicules concernant l'agriculture représentent les travaux du colon, son arrivée au Nord-Ouest, la construction de sa cabane, le commencement de ses opérations, le labour de son champ et la récolte de ses moissons. Ensuite, elles font voir comment s'effectue le transport du grain depuis le champ jusqu'à l'élévateur, comment on le met dans les wagons qui le conduisent au point d'où il est expédié à l'étranger. Ces pellicules donnent une idée de la valeur du grand nombre de celles qui sortent de notre atelier. Nous

en avons qui représentent les procédés et les travaux industriels, les travaux des pêcheurs, le flottage du bois, l'exploitation des forêts, etc., et dans les légendes est intercalée la statistique relative à chacune des ressources naturelles mises sous les yeux du public. Ainsi, quand une pellicule représente des chutes d'eau, la légende indique combien de chevaux-vapeur elles renferment, quelle quantité de force motrice on en tire déjà, quelle quantité on en peut encore obtenir, et ainsi de suite.

La distribution de ces vues cinématographiques se fait de telle sorte qu'elle n'entraîne aucune dépense; à vrai dire, elle commence à nous procurer des recettes. Il y a deux ans, au cours d'un voyage en Grande-Bretagne, je fis un marché avec un des principaux exploitants de vues cinématographiques d'Angleterre, sir William-J. Jury; celui-ci s'est trouvé si content des premières pellicules que nous lui avons fournies qu'il nous en prend une presque chaque mois. Il les passe à ses abonnés et nous fait tenir une partie des recettes.

Nous avons aussi fait des pellicules pour d'autres départements, pour les chemins de fer nationaux notamment, qui, si nous n'eussions été là, se seraient adressés ailleurs. En tenant notre personnel ainsi occupé, nous tâchons de grossir la recette le plus possible afin de solder les frais fixes. Dans les derniers six mois de l'année dernière nous avons fait pour $8,559 d'ouvrage pour le compte des autres ministères. Nous avons maintenant une longue liste des vues cinématographiques que nous avons faites et mises en circulation. Au 31 janvier de cette année, le chiffre total de la recette était de $11,875.

L'hon. M. FIELDING: Pour l'année courante?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, à compter du moment où nous avons commencé à distribuer les pellicules, soit depuis quatorze ou quinze mois. Aux Etats-Unis, où on les insère dans le programme des événements du jour, elles viennent chaque semaine sous les yeux de quelque deux ou trois millions de personnes. Nous les envoyons aussi en Nouvelle-Zélande, en Australie et au Sud-Africain; et afin de les faire pénétrer en un nombre encore plus grand de pays, nous faisons imprimer les légendes en d'autres langues. En France, nous les avons mises à l'exposition de Lyon, ainsi qu'à celle que nous avons tenue à Paris.

Cette propagande a un double but. Elle stimule le commerce; elle pique la curiosité au sujet de nos ressources naturelles; en même temps, elle fait un excellent travail pour notre département de l'Immigration. Laissez-moi vous dire ce que j'ai vu moi-même à Paris et à l'exposition de Lyon. La ville de Lyon nous avait réservé l'une de ses grandes salles pour nos cinémas que nous avons fait voir l'après-midi et le soir. La foule affluait à chaque représentation, et il était consolant de voir l'intérêt des spectateurs et d'entendre leurs observations. J'en dirai autant de Paris où nos vues ont été représentées durant trois mois. Il y a eu des séances spéciales pour les écoles et les collèges sans parler du public. J'ai envoyé des lettres personnelles d'invitation aux divers personnels et membres des pays représentés à la Conférence de la paix, qui ont assisté à ces représentations. Nous avons donc fait une grande propagande au sujet de nos ressources et autres faits intéressants.

M. DENIS: Quelle partie du crédit de $130,000 a été affectée, l'an dernier, à ces vues?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Jusqu'au 31 janvier, environ $86,000. Nous avons réduit le crédit de $30,000, cette année.

M. CAHILL: Combien a-t-on dépensé pour la négociation des traités, et a-t-on dépensé quelque chose pour le traité projeté avec les Antilles?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Sur ce crédit nous avons acquitté les dépenses de la réunion qui a eu lieu ici. La salle ne nous a rien coûté; nous nous sommes assemblés au Musée, et nous avons bien reçu les déléguées tout le temps qu'ils ont été ici. Avec la coopération de la commission du commerce et des citoyens d'Ottawa, nous leur avons procuré tous les amusements que nous avons pu. Nous avons aussi payé les petites dépenses d'impression.

M. CAHILL: Quel était le montant de cet article?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai pas vu les factures, mais le montant est relativement peu élevé.

M. ROSS: Je vois dans le rapport du très honorable ministre qu'un tarif préférentiel a été consenti par l'Australie au Royaume-Uni et qu'il y a une entente temporaire entre l'Australie et l'Afrique du Sud donnant également à celle-ci un tarif préférentiel. Le rapport du très honorable ministre dit que "le Gouvernement cana-

dien étudie l'à-propos d'un échange de vues avec les autorités australiennes dans l'espérance que les relations commerciales entre les deux pays seront améliorées." Ce rapport est daté du 1er juin, 1920. Quel a été le résultat de ces négociations? Ont-elles réussi ou non?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'Afrique du Sud a bénéficié d'une petite préférence sur le marché australien touchant un nombre très limité de marchandises, et je pense que l'Afrique du Sud a donné une préférence de 3 ou 5 pour 100 sur une certaine quantité de marchandises australiennes. C'est la seule préférence que l'Australie ait accordée à l'exception de la Grande-Bretagne. On a commencé en Australie, il y a une couple d'années, une revision du tarif. Je ne remonte pas plus loin, parce que je suppose que mon honorable ami est renseigné. Il y a eu des négociations relativement à une extension de préférence entre les deux pays, mais elles n'ont pas abouti, et cela, pour plusieurs raisons. Quand le gouvernement de l'Australie est monté au pouvoir, il a entrepris une revision du tarif. Au mois de mars, 1920, il a présenté une résolution qui devait servir de base à un projet de loi, mais ce projet n'a pas encore été rédigé. Le gouvernement n'agit que d'après la résolution qui accorde une préférence aux marchandises anglaises de la Grande-Bretagne mais à aucune de ses colonies ou dépendances. Cependant, elle avait l'intention, dans son projet de loi, d'entrer en négociations avec le Canada et la Nouvelle-Zélande au sujet d'une préférence avec ces pays. Le projet de loi est encore discuté, et, d'après les dernières nouvelles que j'en ai eues, il ne sera pas adopté avant l'automne, probablement. J'ai suivi l'affaire de près, mais on m'a répondu invariablement "Quand ce projet sera devenu loi, nous serons heureux de discuter avec vous si nous ne pourrions avoir une préférence pour les deux pays." En attendant, l'Australie a donné une forte tournure protectrice à son tarif et a consenti une bonne préférence à la Grande-Bretagne, mais n'a fait aucun autre arrangement préférentiel pas plus qu'elle n'y songe.

Tel est l'état des choses aujourd'hui, de sorte que nos produits industriels à destination de l'Australie, sont sujets au tarif général, s'ils sont de qualité et d'espèce similaires à ceux qui viennent des Iles britanniques, tandis que les marchandises anglaises elles-mêmes jouissent du tarif de faveur.

[M. Ross.]

L'hon. M. FIELDING: Nous n'accordons pas de préférence à l'Australie?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, nous n'avons jamais réussi à obtenir un arrangement.

M. ROSS: Au cas où ce projet de loi serait adopté par l'Australie, quelles sont les intentions de celle-ci à l'égard des Dominions? Quels arrangements réciproques propose-t-on?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le gouvernement australien n'en propose aucun. La résolution que je soumets ne vise qu'au pouvoir d'entrer en négociations pour un tarif préférentiel, mais il n'y a pas de proposition, et il n'y a pas de négociation. On me répond invariablement que dès que ce projet de loi sera adopté, l'on discutera cette question avec nous.

M. ROSS: Ce projet de loi les autorisera à faire n'importe quel arrangement qui leur plaira?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Nous avons déjà eu une entente partielle avec l'Australie. Au début du tarif préférentiel, je me souviens que nous avons accordé une préférence à la Nouvelle-Galles du Sud, laquelle, à ce temps-là, était une colonie à bas tarif, mais que nous n'en avons pas accordé à Victoria qui n'était pas une colonie à bas tarif. Lorsque les colonies se sont fédérées pour fonder l'Etat commun de l'Australie, le tarif général a été élevé, et depuis, nous n'avons pas accordé de préférence à aucune partie de l'Australie. Je crois qu'il en est encore ainsi.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous n'accordons pas de préférence à aucun des états australiens.

L'hon. M. FIELDING: Je le comprends parfaitement, parce que, au moment de la fédération des colonies, alors qu'elles adoptèrent un tarif commun, ce tarif n'étant pas aussi avantageux pour le Canada que l'avait été celui de la Nouvelle-Galles du Sud, nous avons discontinué le tarif préférentiel pour toutes ces colonies.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami fait-il allusion à la première loi de 1897?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si je me souviens bien, c'est là la loi aux

termes de laquelle le Canada a accordé une préférence à tout pays dont le tarif ne dépassait pas certaines limites. Cela pouvait s'appliquer à la Nouvelle-Galles du Sud, mais lorsqu'il s'est agi de la préférence principale, rien n'a été donné à l'Australie.

M. McDERMAND: Emploie-t-on une partie de ce crédit ou de tout autre crédit à l'expansion du commerce dans notre propre Dominion?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, cet item vise à l'encouragement du commerce étranger; ceepndant, je ne crois pas que nous puissions promouvoir le commerce avec les pays étrangers sans que nous en ressentions nous-mêmes les effets. L'objet de ce crédit n'est donc pas celui que pense mon honorable ami. Les différentes provinces échangent leurs marchandises, les producteurs font affaires avec les consommateurs; nous n'essayons donc pas par ce vote, ni par aucun autre moyen subsidiaire ou financier, à développer ce système de commerce.

M. McDERMAND: Je comprends que M. Hoover qui a été le contrôleur des vivres, aux Etats-Unis, est très désireux de voir progresser le commerce dans les limites de son pays; et j'espérais que notre ministère du Commerce pourrait aussi faire quelque chose pour notre propre commerce, particulièrement pour le commerce des fruits. J'ai pensé que nous pourrions peut-être aider nos producteurs de fruits à trouver un débouché pour leur produits. Il y a une grande demande de fruits; cependant, il se perd des milliers de barils de pommes et d'autres fruits, chaque année, faute de main-d'œuvre, et faute de contenants pour les fruits. Nous ne pouvons expédier ces fruits en vrac, et j'avais espéré que le ministère pourrait faire quelque chose en vue d'un débouché pour les fruits périssables. Je crois que ce serait un grand avantage pour tous les grands consommateurs dans les grands centres. L'empaquetage coûteux est cause de la hausse du prix des fruits pour le consommateur, mais si le ministère pouvait coopérer à ce que ces fruits soient expédiés en vrac ou en sacs, le consommateur pourrait se les procurer à meilleur marché. Vu le manque de main-d'œuvre dans les districts ruraux, et principalement dans les districts où l'on cultive les fruits, une aide semblable serait tout à l'avantage du consommateur.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le ministère s'occupe des diverses industries, entre autres de celle des fruits. Il s'occupe de l'entrée et de la distribution des fruits en pays étrangers.

Nous assumerions une tâche singulièrement compliquée, si nous nous chargions d'aider les producteurs, d'une partie ou d'une province du Dominion à transporter leurs marchandises dans la région ou la province avoisinante. Il y a là toute une vaste perspective d'embarras et de dépense. Je crois que d'ici nombre d'années, et peut-être pour toujours notre commerce intérieur devra subvenir lui-même au transport et au placement de ses produits sur les divers points du Dominion. La division des statistiques de mon département fait un excellent travail en vue de mettre la population au courant de ce que produisent les différentes régions, de la qualité, de la quantité de ces produits, de leur prix, et ainsi de suite. Celles qui ne produisent pas tel article apprennent où elle peuvent se le procurer, ce qui constitue déjà, en soi, dans une large mesure, une aide et un encouragement aux échanges à l'intérieur. Rien dans ce crédit n'est destiné à la fin que mon honorable ami a en vue. Je ne crois pas non plus qu'on vote de crédit pour un tel objet.

M. McDERMAND: C'est la lecture d'un discours du ministre des Finances au banquet de l'association des détaillants, qui m'a engagé à soulever cette question. J'en cite un court extrait:

> C'est à titre de pays agricole que le Canada peut espérer prospérer. Il n'y a pas de doute à cet égard. Un pays agricole se recommande-t-il à l'admiration en achetant à l'étranger les produits agricoles dont il a besoin? Nous, citadins, sommes-nous justes envers nos cousins de la ferme? Essayons-nous de faire en sorte,—comme c'est notre devoir,—que le marché intérieur reste à nos propres cultivateurs? Ne semble-t-il pas étrange que, dans un pays comme celui-ci, avec un tel climat, nous ayons importé au cours des neuf mois finissant le 31 décembre dernier, pour 27 millions de dollars de fruits, frais ou en conserve, des Etats-Unis? Que manque-t-il à la pomme canadienne? Il est évident que quelque chose laisse à désirer. Au cours de cette période-là, nous avons importé 198,000 barils de pommes, trois boîtes au baril, pendant que nos propres pommes pourrissaient par milliers sur le sol. Quelle que soit la lacune, il faut la combler.

Après avoir lu cela et possédant quelque expérience de la question, je me suis dit qu'il se faisait un gaspillage énorme de fruits dans Ontario, quand nous devrions avoir un marché tout prêt pour ces articles, dans nos grands centres et dans l'Ouest; car nous connaissons tous la valeur alimentaire de la pomme. L'automne dernier, nous avons fait l'essai d'expédier

des pommes directement à Winnipeg en vrac, sous emballage. Nous avons découvert que cette expédition pouvait se faire avec succès, bien que, à mon avis, nous puissions réaliser de notables progrès à cet égard. On nous dit que, dans la région de Niagara, il s'est formé une grande compagnie et que le gouvernement d'Ontario a garanti les appointements d'un fonctionnaire, pour le prochain exercice, qui surveillerait le travail. Si nous pouvions nous assurer la coopération sérieuse du ministère du Commerce, sous forme de publicité et le reste, non seulement les producteurs en général mais encore les consommateurs des grands centres, en retireraient un grand profit. Les consommateurs désirent se procurer ce fruit a aussi bon marché que possible, et nous désirons aussi en disposer à un prix raisonnable. Il est donc certain que la coopération du ministère, dans ce sens, rencontrera l'approbation et des consommateurs et des producteurs.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que mon honorable ami a frappé à peu près la note juste, dans les deux dernières phrases. Si une région a une surabondance d'un produit dont elle veut disposer, et s'il s'en trouve une autre, à quelque distance qui désire et peut acheter ce produit, dans ce cas, il y a lieu à un effort coopératif. Il va sans dire qu'il faut une organisation quelconque pour mettre en rapport l'offre avec la demande. Mais mon honorable ami doit se rappeler que certains départements accomplissent beaucoup dans ce sens. Prenons, par exemple, celui de l'Agriculture qui au nombre de ses différentes divisions en compte une pour les fruits. Si mon honorable ami veut en étudier les publications ou en écouter le ministre, il trouvera que ce ministère contribue beaucoup à encourager la consommation des fruits et autres produits. Celui de la Marine a, lui aussi, fait quelque chose pour encourager la consommation du poisson, en inaugurant un jour de poisson. Après avoir réussi à propager l'habitude d'observer ce jour, je suppose qu'il en instituera un autre semblable. Ce moyen devrait grandement accroître la consommation du poisson. Il y a quelques années, j'ai inauguré une campagne en faveur de l'arboriculture fruitière, en conseillant à tout le monde de manger une pomme, chaque matin. Un essai de réclame dans les journaux, réussit à merveille et ainsi furent consommées des pommes qui, autrement, se seraient perdues. Toutefois, ce n'était pas là une mesure définitive. Après tout, l'industrie doit se trouver elle-même ses débouchés et ses moyens de transport, et dans ce crédit, mon ministère ne pourvoit à rien de cela.

M. McDERMAND: Je puis fournir au ministre un exemple concret du coût pour le consommateur et cela fera voir qu'il manque encore quelque chose. Je frappe peut-être à la mauvaise porte; cependant, j'ose espérer que si ce problème relève plutôt de la juridiction du ministre de l'Agriculture, mon honorable ami y consacrera un peu de son attention. L'automne dernier, nous avons expédié par le Pacifique-Canadien plusieurs wagons de pommes en vrac, cueillies à la main, à raison de $1.30 par 100 livres. Le tarif pour le transport de ces pommes à Winnipeg était de $1 par 100 livres, ce qui portait à $2.30 le prix des pommes rendues à Winnipeg. Or, ces mêmes pommes se sont détaillées au prix de $1.85 par sac de 40 livres, de sorte que les consommateurs ont payé ces fruits à la gare sur le pieds de $4.62½ le 100 livres. Quelqu'un a donc réalisé un profit d'environ $2.30 sur la vente de ces pommes; c'est là un écart trop considérable à mes yeux entre le prix de vente et celui de l'achat pour que le trafic se continue. Cependant, nous avons la certitude que, si nous étions capables de nous mettre directement en communication avec le consommateur, producteurs et acheteurs en retireraient des bénéfices appréciables. Je suis peiné si j'ai frappé à la mauvaise porte; je le répète, toutefois, j'espère que le Gouvernement prendra des mesures, soit au moyen d'une campagne de publicité, soit par d'autres méthodes efficaces, d'établir une coopération et des relations plus étroites entre le consommateur et le producteur.

M. DECHENE: Nous exportons chaque année de grandes quantités de beurre et de fromage aux Etats-Unis et sur les marchés de la Grande-Bretagne. Quelles sont les mesures adoptées par le département pour développer le volume de ce trafic?

Le très hon. sir GEORGES FOSTER: Mon honorable ami me taille une tâche assez onéreuse, si je suis tenu de citer toutes les démarches que le département a faites dans l'intérêt de notre commerce. Je me refuse à croire qu'il a eu l'intention de m'obliger à faire une conférence qui durerait plusieurs heures, s'il me fallait passer en revue toutes les opérations du département du Commerce et de l'Industrie.

Pour ce qui est du beurre et du fromage, la réputation des produits laitiers du Ca-

nada est établie depuis des années sur les marchés étrangers. Plusieurs décades se sont écoulées, depuis que l'industrie fromagère canadienne s'est acquise sur les marchés de la Grande-Bretagne une renommée bien méritée, de sorte que tout ce que nous avons à faire pour l'instant, c'est de maintenir cette réputation. Nous devons travailler autant que possible à améliorer constamment la qualité de notre beurre et de notre fromage. Or, le département de l'Agriculture fait les plus grands efforts en ce sens; il fait subir une inspection sévère au beurre, au fromage et aux produits de la laiterie destinés à l'exportation dans le but de s'assurer qu'ils sont de première qualité. Du moment que nous suivrons ce programme, nous avons un débouché assuré pour nos produits, ils sont en grande demande, ils flattent le goût des gourmets et leur réputation est solidement établie; c'est au commerce à faire le reste.

Mon honorable ami n'a certainement pas dans l'idée que nous puissions faire plus que cela. Nous ne sommes pas en mesure de transporter ces produits ou d'établir des entrepôts où ils pourraient être vendus au public; cette partie de la besogne n'est pas du domaine du département due Commerce et de l'Industrie. Cependant, nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour développer cette industrie, en recueillant et distribuant tous les renseignements désirables. Nous avons suivi le même programme relativement à tous nos autres produits.

M. DECHENE (texte) : Monsieur le président, en venant ce soir prendre mon siège, j'ai promis au très honorable ministre de lui faire les honneurs de la séance, en faisant quelques remarques en français.

Nous savons, et nous sommes heureux de le constater, qu'il est à peu près le seul lettré du ministère, et que lui seul peut se payer le luxe, avec un autre de ses collègues, le très honorable ministre de la Justice (M. Doherty) de comprendre et de parler le français. Nous l'en félicitons. Je tiens ce soir à lui prouver que nous apprécions le travail qu'il a fait, en lui causant un peu d'un commerce qui intéresse tout le pays. Nous exportons tous les ans pour à peu près cinquante millions de piastres de beurre, de fromage, de lait condensé et de crême. En relisant les rapports publics qui nous sont distribués, le très honorable ministre se rappellera sans doute que nous exportons en Angleterre pour tout au plus dix ou douze millions de piastres de beurre et de fromage, annuellement. Nous sommes, d'après les rapports mêmes du département de l'Agriculture, un des plus petits exportateurs de beurre et de fromage en Angleterre. Pour dire la vérité, je crois qu'il n'y a que la France et la Belgique qui exportent en Angleterre moins de beurre et de fromage que nous. Je comprends que le très honorable ministre nous dise que c'est le département de l'Agriculture qui s'occupe de cette partie-là; mais d'un autre côté à quoi sert le ministère du Commerce si tous les autres départements s'occupent eux-mêmes, non seulement de la production, mais aussi de la vente à l'étranger du surplus de certains produits. Dans ce cas, nous n'aurions pas besoin d'un ministère du Commerce, et c'est peut-être une vérité que tout le monde connaît et que personne n'ose répéter en public.

Je suis de l'avis du très honorable ministre du Commerce lorsqu'il nous dit que le département de l'Agriculture voit à la production du beurre et du fromage. Je sais que l'honorable ministre de l'Agriculture lui-même y met beaucoup de son temps et de son énergie. Pour s'assurer de la qualité de ses produits, chaque année, dans l'une ou l'autre des provinces de ce pays, il organise des concours où toutes les provinces sont invitées à exposer leurs produits de choix. L'an dernier, il y a un peu plus d'un an, il y eut à Winnipeg une de ces grandes expositions et la province de Québec y remporta le cinquième prix. J'avais l'honneur, au cours de la dernière session, de promettre à mon honorable ami le député de Frontenac (M. Edwards) que le prochain concours monterait réellement si nous ferions des progrès, et je crois avoir bonne mémoire en disant qu'au concours de Winnipeg, cette année, la grande beurrerie école de Saint-Hyacinthe y a remporté le premier prix. Nous avons donc des produits de premier choix, mais nous ne pouvons pas demander au ministère de l'Agriculture, qui s'occupe de la production et qui voit à maintenir la qualité, de trouver en même temps des marchés pour le surplus de ces produits. En effet, si nous examinons les crédits du ministère de l'Agriculture, nous y constatons qu'il n'y a absolument rien qui permette une dépense, de la part de ce département, pour favoriser la vente à l'extérieur —soit aux Etats-Unis, en France ou en Angleterre—de ce surplus de notre production.

Mais n'est-il pas surprenant et le très honorable ministre du Commerce devrait être surpris le premier, de constater que nous sommes devancés sur le marché an-

glais par des pays qui sont aux antipodes; que les produits de la république Argentine, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie y arrivent en plus grande quantité et obtiennent de meilleurs prix que les produits du Canada. Je crois qu'il appartient au ministère du Commerce, au très honorable ministre lui-même de voir pourquoi il existe une tel état de choses en faveur de pays si éloignés, lorsque nous, qui sommes près de l'Angleterre, qui avons une immense flotte nationale qui a peu de transport à destination d'Angleterre, de voir pourquoi nous ne pouvons pas transporter et vendre en Angleterre les produits qui lui sont absolument nécessaires, produits dont nous avons un surplus considérable. Et ceci, surtout en face de la position actuelle, au point de vue de l'industrie laitière en Irlande. Nous savons que depuis le commencement des troubles dans cette malheureuse partie de l'empire plus de trente grandes beurreries, crêmeries et fromageries d'Irlande ont été détruites par le feu. Nous savons de plus que le ministère de l'Agriculture, en Irlande, ne permet pas actuellement d'exporter, en Angleterre, de beurre et de fromage, excepté au prix de contrôle. Nous savons aussi que le beurre qui est passé en contrebande d'Irlande en Angleterre se vend près de cinq ou six deniers de plus que le prix de contrôle du marché anglais.

Je crois qu'en face de tous ces faits, il appartiendrait spécialement au ministère du Commerce du Canada de s'intéresser davantage à cette exportation de nos produits laitiers. Nos produits de beurrerie, de fromagerie et de crémerie, occupent une position spéciale dans ce pays.

L'honorable député qui tout à l'heure s'intéressait à la production et à la vente des fruits dans ce pays, recevait du ministre la réponse que son département ne s'occupe pas du commerce intérieur. Il devrait, selon moi, s'occuper au moins du commerce extérieur d'un produit qui n'est pas exclusivement le produit d'une province, mais toutes les provinces du Dominion sont intéressées à ce que leur beurre, leur fromage, leur crème et leur lait condensé se vendent le plus possible et le plus cher possible. Le résultat d'une transaction de ce genre est patent. Les propriétaires de ces petites manufactures font affaires directement avec un grand nombre de cultivateurs, et en aidant ces petits manufacturiers,—car je crois que nous pouvons les appeler manufacturiers aussi bien que ceux qui façonnent le fer et l'acier ou tout autre produit industriel—le département ferait œuvre utile. Le manufacturier de beurre et de fromage reçoit le produit brut du cultivateur et lui paie une somme d'autant plus grande que le produit manufacturé se vend davantage. Si nous créons un plus grand marché pour notre beurre et pour notre fromage, immédiatement le cultivateur et le pays tout entier s'en ressentiront. Ce n'est pas seulement une partie du pays qui en bénéficiera, mais c'est tout le pays. A quoi nous sert-il de voter au ministère de l'Agriculture des sommes approchant le million de piastres, même dépassant le million, pour améliorer les races bovines, pour prendre soin de nos troupeaux, pour encourager l'élevage des meilleures races connues, si, après avoir fait ce travail, le ministère du Commerce ne s'occupe pas de voir à trouver un marché pour ces produits. On dirait, d'après la déclaration spéciale qu'a faite le très honorable ministre ce soir, que le ministère du Commerce est une machine à films, un écran photographique. Si le Gouvernement de ce pays fait du commerce spécialement au moyen de vues animées, il ne reste plus qu'une chose à faire; transformer cette Chambre en salle publique et nous donner des vues animées sur les intentions du Gouvernement. Nous les verrions et ce ne serait pas compromettant pour le Gouvernement qui n'aurait à dire ni oui ni non. Les vues animées sont peut-être de nature à faire connaître notre pays à l'étranger, à nous attirer des immigrants, mais je ne crois pas qu'elles puissent réellement satisfaire le commerçant étranger et lui faire rechercher nos produits. Cela peut l'inciter à placer chez nous des capitaux, à venir voir quelle industrie il pourrait développer ici, mais quant à notre commerce je ne vois pas très bien les profits qu'il en pourrait retirer. Tous les rapports du Bulletin hebdomadaire qui nous est distribué,—seulement dans une langue malheureusement—démontrent qu'il est très important que le commerçant anglais aille voir le commerçant anglais pour s'entendre avec lui sur la vente, la livraison, le mode de paiement et l'empaquetage des produits canadiens. Que trouvons-nous pour répondre aux conseils donnés par le Bulletin publié sous la direction du très honorable ministre? Nous y trouvons des vues animées. C'est joli à voir, ça peut être agréable, mais ça ne donne rien ou presque rien au commerce. Ca peut être agréable pour le très honorable ministre du Commerce et ses collègues qui l'ont accompagné à l'assemblée de la Société des nations d'aller voir nos vues animées, mais enfin ces messieurs devraient se rendre

compte qu'il y a mieux que les vues animées à offrir aux pays étrangers. Est-ce que le gouvernement du Canada est une grande compagnie de vues animées? Je crois que ceci est de nature à nous tourner un peu en ridicule, et si tous y passent agréablement une après-midi ou une soirée, nos commerçants en rapportent peu de chose.

Nous avons, dans la province de Québec, des compagnies, et des coopératives. La grande coopérative de fromagers de Québec, qui compte plus de 8,000 membres et qui fait pour plusieurs millions d'affaires à l'étranger, est à peu près le seul grand commerçant qui voit à placer à l'extérieur les produits de la ferme et spécialement le beurre et le fromage de notre province. Je ne puis dire ce qui se fait dans les autres provinces, mais je sais qu'il y a là aussi de grands entrepôts, de grands commerçants qui s'occupent eux-mêmes de placer en Angleterre quelques millions de livres de beurre canadien. Je crois que la république Argentine a expédié, l'année dernière, en Angleterre, au delà de 300,000 quintaux de beurre, alors que le Canada lui-même n'en expédiait tout au plus que 32,000 quintaux. Vous voyez l'énorme différence. Pourquoi cette différence? Je ne peux me l'expliquer et je serais fort heureux si l'honorable ministre lui-même pouvait l'expliquer—chose que je ne crois pas. Les vues animées ne l'expliqueraient pas non plus, et c'est surtout dans les circonstances actuelles qu'il serait très important que le ministre ait sous ses ordres, des hommes jeunes, actifs, débrouillards, connaissant bien le commerce, pour nous représenter et faire connaître nos produits en Angleterre et aux Etats-Unis.

Tous les jours, à peu d'exception près, sur le parquet de cette Chambre, nous entendons des honorables députés nous dire: "Vous devez, nous devons faire notre possible pour faire du commerce avec la mère patrie, la Grande-Bretagne." Nous ne désirons pas mieux que de vendre nos produits à la Grande-Bretagne. Seulement, nous constatons que nous avons un département du commerce qui n'est pas représenté d'une manière adéquate en Angleterre et qui puisse nous aider. Je crois que dans ces circonstances un commerce de cinquante millions de piastres devrait attirer davantage l'attention de l'honorable ministre et lui faire prendre toutes les dispositions nécessaires pour que ce produit—produit absolument nécessaire au peuple anglais, surtout le fromage, qui est le pain, qui est le vin, qui est toute la nourriture de l'ouvrier anglais—lui soit livré en aussi grande quantité que possible par notre pays et non nas par la république Argentine ou encore par la Nouvelle-Zélande ou l'Australie.

Je tiens à faire remarquer à l'honorable ministre que lui-même ainsi que les autres membres du cabinet dont il fait partie, devraient s'occuper surtout de l'exportation des produits manufacturés par l'agriculteur ou par ceux qui reçoivent de l'agriculteur les produits bruts. C'est très beau de s'occuper des grandes industries; celles-ci, en général, sont entre les mains d'hommes d'affaires puissants, ayant des ressources considérables, qui savent eux-mêmes se créer des relations sur les marchés européens.

Nous avons eu jusqu'à ces dernières années un représentant en Europe qui sollicitait des commandes des pays alliés pour nos diverses manufactures. Nous n'avons jamais trouvé chez ce même monsieur, payé pourtant par tout le pays, des activités pour créer des relations commerciales pouvant être utiles aux produits bruts ou aux produits manufacturés fournis particulièrement par la classe agricole, par les cultivateurs de ce pays. Pourquoi cette différence, qui me semble toujours la même? Toujours s'occuper des grands manufacturiers et jamais de la classe agricole.

La période fiscale 1919-1920 nous démontre qu'à peu près cinquante pour cent du total des exportations de ce pays consistaient en produits autres qu'en produits des grandes industries. Puisque cinquante pour cent étaient des produits de la ferme, soit à l'état brut, soit à l'état manufacturé, dans ces circonstances comment se fait-il que le département du Commerce ne juge pas à propos, ne trouve pas opportun de chercher à nous créer des relations commerciales plus étroites avec l'Angleterre, qui est le meilleur marché pour nous? Pourquoi ne voit-il pas à ce que nous vendions davantage même aux Etats-Unis, qui semblent être le grand marché du monde à l'heure actuelle.

J'espère que l'honorable ministre sera lui-même en état de nous expliquer quelques-unes de ces défectuosités dans l'administration de son département et nous dire pourquoi il a péché, et si ayant péché, il entend se faire pardonner en établissant, dans un avenir rapproché, pour le cultivateur du Canada, pour le manufacturier de beurre, de fromage, de lait condensé ou de

crème, un marché qui soit digne de notre pays.

Que sert-il à l'honorable ministre de l'Agriculture d'encourager l'agriculture et de demander aux cultivateurs de ce pays de produire davantage, de produire mieux, si, ayant produit mieux et ayant produit davantage, et plus que la population de ce pays est capable de consommer, le ministre du Commerce, son collègue, ne trouve pas les débouchés nécessaires pour la vente du surplus de ces produits.

Je crois que l'honorable ministre du Commerce devrait réveiller, si besoin est, ses officiers supérieurs, et les mettre sérieusement à l'ouvrage, afin que nous puissions tous, dans le pays, les petits comme les gros, profiter des activités de son département.

M. MOWAT: Je désire intervenir à cette phase de débat, pour signaler à l'attention de la Chambre une question qui a été brièvement discutée cet après-midi et que nous avons laissée en suspens—il s'agit de l'aide que nous pourrions fournir au développement de notre commerce par la création d'agences commerciales aux Etats-Unis. Sous le régime actuellement en vigueur, les Américains qui désirent acheter des produits canadiens ne sont guère renseignés sur aucune des industries particulières au Canada ni sur les prix, de sorte que nous sommes dans une situation extrêmement désavantageuse sous ce rapport. Les Etats-Unis ont de 70 à 80 agents commerciaux stationnés au Canada dont la plupart ont le titre de consuls; or, ces fonctionnaires recueillent des statistiques admirablement bien choisies touchant notre commerce ainsi que les industries canadiennes, de sorte qu'ils sont en mesure de fournir en aucun temps aux importateurs désirant acheter des marchandises américaines tous les renseignements concernant les tarifs de transport par voie ferrée et ainsi de suite. Le Canada a négligé de créer un service consulaire de ce genre aux Etats-Unis avec le résultat que nos fabricants et nos producteurs se trouvent placés dans une situation fort désavantageuse dès qu'ils cherchent à obtenir ou à remplir des commandes pour le compte des importateurs américains. C'est un fait notoire qu'à l'heure qu'il est nous achetons des Etats-Unis le double de ce que nous leur vendons; or, il serait assez facile de tourner cet obstacle—au dire de ceux qui connaissent la situation évidemment si nous avions un meilleur système d'annoncer nos produits aux Etats-Unis et d'indiquer où les acheteurs américains pourraient obtenir des renseignements dignes de foi relativement à nos industries et à nos produits. La création de ces agences commerciales n'entraînerait pas une forte dépense et voici pourquoi. Je tiens de sources autorisées que les agents commerciaux des Etats-Unis en Canada—qui sont des consuls et qui de fait remplissent des fonctions consulaires dans toutes nos grandes villes—exigent des honoraires des exportateurs canadiens pour viser et certifier les manifestes concernant les marchandises expédiées de l'autre côté de la frontière, de sorte que le total de ces honoraires suffisent amplement à payer les émoluments que touchent ces fonctionnaires. Or, nous nous trouvons donc en face de cette situation extraordinaire que les Canadiens acquittent les traitements que reçoivent des fonctionnaires du gouvernement des Etats-Unis, mais le Canada ne retire aucun bénéfice sur la valeur des marchandises exportées. On m'a cité le cas d'un homme d'affaires de New-York auquel un fabricant de la Nouvelle-Orléans, qui désirait se procurer du sucre et du sirop d'érable canadiens, avait demandé des renseignements. Par malheur, le new-yorkais ne savait à qui s'adresser. Il n'y avait pas d'agent commercial canadien à New-York tandis que la Nouvelle-Orléans est séparée du Canada par des milliers de milles. En définitive, le new-yorkais réussit à se procurer les renseignements désirer par l'intermédiaire d'un agent commercial américain stationné à Montréal, avec ce résultat qu'une commande est venue de la Nouvelle-Orléans pour deux wagons de sucre et de sirop d'érable, représentant une valeur de plusieurs milliers de piastres.

Si dans cette affaire l'opération nous a été profitable, dans combien d'autres le Canada a-t-il perdu des commandes par cela seulement qu'à pareille distance les citoyens de là-bas ne savent où les placer. S'il est vrai que la rétribution des agents commerciaux ou des consuls des Etats-Unis chez nous est prise sur les droits acquittés par les Canadiens. Il me semble qu'il en devrait être de même au cas où des agents de commerce canadiens seraient établis aux Etats-Unis. Il semble que si nous pouvions percevoir des droits pour des agents de commerce du Canada stationnés dans les grands centres américains, ils égaleraient et peut-être excèderaient la rétribution de leurs services, de sorte qu'il n'en coûterait absolument rien au pays pour mettre un tel système en vigueur. Dans le moment, ce sont les consuls d'Angleterre établis dans les grandes

villes qui font là la besogne intéressant notre pays. Sans avoir de reproche à leur faire, on peut bien dire que leur intérêt n'est pas de faire avoir des commandes aux Canadiens. Ils représentent l'Angleterre, et c'est en vue de la Grande-Bretagne et de l'Irlande qu'ils recherchent des commandes. Rien ne les incite particulièrement à travailler en faveur des Canadiens. Si par contre nous avions là des agents à nous et qu'une certaine somme d'argent fut mise à leur disposition pour annoncer dans les journaux du lieu où ils se trouvent, pour fournir aux gens d'utiles informations, j'ose dire que bientôt disparaîtrait dans une très large mesure l'écart qui existent dans le moment entre le commerce des deux pays, et les nominations de tels agents de commerce profiteraient beaucoup à nos hommes d'affaires en général.

M. CAHILL: A propose de l'article de dépense relatif à la négociation de traités, j'aimerais à savoir du ministre si le Gouvernement pense ou cherche à en négocier un avec l'Angleterre autorisant l'entrée en ce pays-là du bétail canadien. Les marchandises anglaises bénéficient d'un régime de faveur chez nous et, en retour, ce Gouvernement devrait pouvoir obtenir l'autorisation pour nos éleveurs de faire pénétrer en Angleterre leur bétail sur pied. L'industrie du bétail en Canada sera bientôt en mauvaise passe si de leur côté les Etats-Unis nous en interdisent l'entrée chez eux par un tarif élevé outre mesure. Je ne conseillerais pas au ministre de riposter par un accroissement des droits qui frappent les marchandises anglaises, mais je lui conseillerais, au cas où la Grande-Bretagne ne consentirait point à admettre chez elle notre bétail, de réduire les droits qui frappent les marchandises venant d'ailleurs et de les rendre égaux à ceux que doivent acquitter les marchandises venant d'Angleterre. Le Gouvernement n'a-t-il pas pensé à quelque moyen de ce genre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non; mais mon honorable ami connaît fort bien l'attitude prise par le Canada sur cette question depuis un grand nombre d'années. Il vaudrait peut-être mieux laisser aller les choses comme par le passé et ne pas faire intervenir la question du tarif par voie de représaille. Je ne crois pas que ce que suggère l'honorable député soit le bon moyen de parvenir à une solution satisfaisante.

Quant au point soulevé par mon honorable ami de Parkdale (M. Mowat), je dois dire, comme je l'ai dit au cours de la journée, que mon département donne une attention toute spéciale à cette affaire et, je le répète, il se peut qu'avant la fin de la session, j'aie quelque chose de plus précis à vous annoncer. Beaucoup de personnes attachent de l'importance aux arguments que l'honorable député vient de faire valoir, mais il en est d'autres qui pensent que ce commerce entre nous et les Etats-Unis pourrait fort bien suivre son cours sans notre intervention, et cela pour les motifs que j'ai indiqués. Les deux pays se touchent, ils connaissent parfaitement les ressources l'un de l'autre et ils sont, de bien des manières, informés de la mesure dans laquelle chaque pays peut faire des affaires avec l'autre. Au reste, il faut tenir compte des frais. L'institution de consuls aux Etats-Unis entraînerait une dépense quelque peu lourde. Les consuls que nos voisins ont chez nous ne sont pas plus de trente, et ils ont l'appui d'un certain nombre d'agents. Il est vrai que l'on fait payer pour chaque colis un droit de $2.50 et que l'ensemble de ces droits suffit pour le traitement et les émoluments de ces consuls et de leurs agents.

Si nous adoptons ce système, nous devrons être prêts, ainsi que je l'ai dit, à l'appliquer à tout notre commerce étranger; autrement, la chose serait considérée comme une distinction injuste à l'égard des Etats-Unis. Naturellement, ce ne serait pas nécessaire d'appliquer le système au commerce de l'empire. Je le répète, la question est à l'étude.

M. MORPHY: J'aimerais avoir le privilège de revenir, ainsi que l'a fait l'honorable représentant de Parkdale (M. Mowat) sur l'article précédent, qui varie beaucoup du présent article. J'aimerais dire quelques mots à l'appui du même principe. D'après ce que nous a dit le ministre l'autre soir, il est apparemment très satisfait de ses commissaires du commerce en divers pays étrangers, mais je ne crois pas qu'il ait encore communiqué à la Chambre les noms de ces messieurs et des endroits où ils sont. J'aimerais que ce renseignement nous fût comuniqué en manière de publicité, afin que nous sachions quels sont ces messieurs et en quels pays ils conduisent leurs opérations. Après tout, les meilleurs cients que nous ayons pour nos produits sont les Etats-Unis, mais d'une manière générale ils nous vendent pour deux piastres de leurs produits alors que nous ne leur en vendons que pour une piastre. Eh bien, nous tirons profit de cet énorme volume de commerce sans que nous fassions pour cela beaucoup de propagande et il me semble, certes, étrange que nous n'adop-

tions pas une politique plus énergique sur ce grand marché qui est à nos portes, au lieu d'envoyer des commissaires du commerce en des pays éloignés. La nomination d'agents de commerce aux Etats-Unis, sans s'inquiéter du nombre, pour nous procurer des affaires, serait on ne peut plus opportune dans le moment actuel, car il est admis par tous les économistes que le seul moyen de ramener le pair du change avec ce grand pays est en y augmentant le volume de nos exportations. L'histoire des Etats-Unis démontre de façon concluante que ce fut par la construction des canaux et chemins de fer qu'ils purent faire face à leurs plus gros problèmes, et cela en dépit de la dette la plus énorme qui eût encore été à la charge de ce pays. Leur mot d'ordre fut: En avant, à toute vapeur. Il me semble que ce serait là aussi un splendide mot d'ordre pour nous, en développant nos voies actuelles de commerce et en en ouvrant d'autres. Je ne peux pas comprendre pour quelle raison, dans le bulletin de commerce que reçoivent tous les membres de cette Chambre, on peut y trouver toutes sortes de statistiques pour le commerce avec l'Asie, l'Europe et l'Afrique, avec de superbes illustrations de temples situés sur les rives des fleuves sacrés de l'Orient, et de gondoles sur les canaux de Venise, alors qu'on ne tient apparemment aucun compte des possibilités de commerce avec plus de cent millions d'habitants à nos portes.

Mon honorable ami nous dit que les Etats-Unis ont en Canada 84 agents consulaires et sous-agents—bien que j'incline à croire que ce nombre est plutôt de 52—tous des hommes actifs et énergiques, poussant à la vente de marchandises américaines en Canada, quand nous sommes laissés aux soins des agents consulaires britanniques aux Etats-Unis. Que peut bien importer à ces derniers le commerce du Canada? Ils sont aux Etats-Unis pour s'occuper du commerce de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande. Sans doute les Anglais sont les premiers négociants du monde. Ils se rendent bien compte de la nécessité de maintenir en activité leur marine marchande, et ils y arrivent par l'entremise de leur commerce étranger. Ici nous sommes tout près de cet immense marché, qui n'est séparé de nous que par une ligne imaginaire, et il est à peine croyable que notre Gouvernement puisse envoyer des agents de commerce en des pays situés à des milliers de milles de nous, et négliger le marché américain qui est à nos portes. Le ministre nous dit que ses agents de commerce à l'étranger lui donnent complète satisfaction, mais je me souviens être déjà allé dans le bureau d'un de ces messieurs —je donnerai privément le nom au ministre car c'est là une chose dont je n'aime pas parler en public. Cela se passait quelques années avant que le présent ministre fut en charge du département du Commerce. Je vis la notice à la porte, et j'entrai interviewer le commissaire, tout simplement parce que je ressentais le désir, comme Canadien, de savoir où en était le commerce canadien. Ce commissaire était très aimable et de conversation fort agréable, mais au moment de mon départ il me demanda si je ne pourrais pas lui obtenir à Ottawa une carte du Canada pour apposer au mur. Je lui dis alors: "Assurément, vous devez avoir une carte." Il me répondit: "Non, et j'en ressens un vif besoin." Il me demanda aussi de lui envoyer un petit atlas que le Gouvernement publiait et qui lui serait plus commode qu'une carte quand il renseignait les visiteurs sur le Canada et ses ressources. De retour au pays, je lui envoyait la carte et l'atlas. Je suis sûr que si on avait attiré sur une semblable chose l'attention du ministre qui est actuellement à la tête de ce département, il s'en serait suivi un véritable chambardement dans les bureaux des commissaires du commerce qui représentent le Canada, et on aurait vu immédiatement à équiper leurs bureaux de telle manière qu'ils se seraient trouvés en mesure de pouvoir parler avec intelligence du pays qu'ils représentent et de donner à tous les négociants en perspective les renseignements propres à développer le commerce canadien; non seulement des renseignements sur les marchandises mêmes, mais où sont les gens qui peuvent fournir ces marchandises et quelle est la distance de Montréal, de Toronto et ainsi de suite.

Le ministre peut laisser entendre que l'agent commercial le savait certainement. Mais il n'avait pas de carte qui lui permît de l'expliquer à n'importe qui et il lui en fallait une. Il me semble que le département devrait prendre pour devise: "A toute vapeur." Ces commissaires de commerce devraient être bien renseignés sur ce qui est nécessaire pour le plus grand bien du pays. De plus, il faudrait établir à des endroits tels que ceux que le député de Parkdale (M. Mowat) a mentionnés des agents commerciaux canadiens indépendants, dans le dessein formel de les faire travailler dans l'intérêt du Canada. Je n'ai pas entendu objecter à l'adoption de cette ligne de conduite. Les commentaires du député de Parkdale relativement à la dépense sont très appropriés. J'infère de

son discours que les honoraires reçus par les agents consulaires des Etats-Unis suffisent à solder toutes les dépenses des bureaux américains établis ici. Il serait certainement important de faire l'essai de cette pratique, en établissant d'abord quelques bureaux aux endroits les plus avantageux dans le pays voisin. Le fait que nous faisons près d'un demi-milliard de dollars d'affaires avec les Etats-Unis, chaque année, est en lui-même une garantie suffisante que le coût de l'établissement et du maintien des bureaux serait couvert par les redevances, ce qui est le cas pour les bureaux américains ouverts au Canada. Autrement dit, les bureaux de ces agents commerciaux canadiens se suffiraient à eux-mêmes, pour bien dire. Je recommande cette idée au ministre—à toute vapeur dans la voie du développement du commerce canadien, de manière à faire comprendre au vendeur, aux marchand de gros, au manufacturier du Canada qu'ils ont le concours loyal et l'aide zélée du ministère. Même s'ils sont lents eux-mêmes, ils rendraient au ministère le témoignage qu'il lui a indiqué la manière de développer et d'étendre le commerce. En outre, le choix de cette ligne de conduite et l'accroissement du commerce qui en résulterait auraient bientôt l'effet de rétablir l'équilibre de la balance du commerce entre le Canada et les Etats-Unis.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur le président, "à toute vapeur" est une excellente devise pourvu qu'elle soit accompagnée d'une autre: "Soyez sûr d'avoir raison, puis allez de l'avant." Ai-je besoin de dire que j'approuve cordialement toutes les tentatives d'améliorer nos rapports commerciaux avec les Etats-Unis? Par conséquent, le dessein du représentant de Parkdale (M. Mowat) est un dessein qui me plaît. Cependant, je suis porté à croire que l'argument à l'appui du projet de nommer des agents commerciaux aux Etats-Unis n'est pas aussi fort que certaines personnes le pensent. L'avis du ministre a beaucoup de poids, lorsqu'il dit que l'une des raisons qui font que nous n'avons pas besoin d'agents commerciaux aux Etats-Unis, c'est que nous sommes très près de ce pays-là. Le député de Perth (M. Morphy) semble croire que le fait que nous sommes si rapprochés est une raison pour que nous ayons là-bas des agents de commerce. Cependant, il en faut dans les ports éloignés parce que ceux-là n'ont pas de moyens faciles de communication avec nous.

M. MORPHY: Non seulement les Etats-Unis ont des agents consulaires au Canada, mais leurs voyageurs de commerce sillonnent notre pays en tout sens.

L'hon. M. FIELDING: Y a-t-il une raison qui nous empêche d'avoir des voyageurs dans le pays voisin? Néanmoins, je crois que la thèse en faveur du maintien de voyageurs de commerce dans les pays éloignés qui n'ont pas de communications faciles avec le Canada est très bien établie.

M. MORPHY: S'il nous vient des voyageurs de commerce des Etats-Unis, c'est parce que les agents commerciaux du pays voisin leur apprennent ce qu'ils peuvent vendre ici, les encouragent et les font venir au Canada.

L'hon. M. FIELDING: Mais, non; c'est parce que le journal du matin leur apprend tout ce qui a trait au Canada. Naturellement, dans de rares cas, des agents commerciaux peuvent avantageusement être maintenus, dans certaines parties des Etats-Unis. Le député de Parkdale a parlé de la Nouvelle-Orléans, qui est assez éloignée du Canada. Il peut arriver dans des circonstances exceptionnelles qu'un agent de commerce à un certain endroit soit utile, et loin de dissuader le ministre, je l'appuierais de grand cœur s'il se rendait à un conseil semblable. Cependant, l'idée que nous devrions avoir de ces agents commerciaux dans toute l'étendue des Etats-Unis prête à de grandes objections. Celui qui veut traiter des affaires entre New-York et Montréal n'a pas besoin d'agents de commerce; il peut obtenir presque tous les renseignements dont il a besoin pour le prix d'un timbre-poste, ou bien il peut partir par le train du soir et arriver à Montréal le surlendemain matin, et *vice versa*. Je suis d'avis que les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis seront presque aussi bonnes sans agents de commerce que s'il y en avait, si ce n'est dans des circonstances exceptionnelles comme celles que j'ai décrites.

Je me rappelle que nous avions autrefois un agent commercial à Chicago. Nous avons fini par constater que nous n'en avions pas besoin, qu'il ne rendait aucun service utile, et je crois que nous l'avons envoyé en quelque autre partie du pays. Nommer aux Etats-Unis soixante-dix ou quatre-vingts agents du Canada qui percevront, ainsi qu'on le suggère, certains droits sur les marchandises américaines qui s'importeront en notre pays, ce serait assu-

jétir à un impôt additionnel les Canadiens qui importeraient ces marchandises. Que nos compatriotes tiennent à importer des marchandises américaines, c'est une autre affaire. Ils sont libres d'en importer; le tarif le leur permet. En établissant une grande armée d'agents commerciaux aux Etats-Unis et en créant un impôt supplémentaire, le Gouvernement favoriserait peut-être certains intérêts canadiens, mais ce serait au détriment des consommateurs.

On dira peut-être de ces agences qu'elles auraient pour objet de restreindre l'exportation et d'équilibrer la balance du commerce; eh bien! je ne crois pas que ce soit là le meilleur moyen de s'y prendre. Gardons-nous de faire peser d'inutiles impôts sur une partie quelconque de la population. Je le répète, il pourrait être utile, en certains cas exceptionnels, d'avoir des agents commerciaux; à la Nouvelle-Orléans, par exemple, ou en d'autres ports éloignés et, peut-être aussi, à New-York ou à Boston; mais il ne faut pas trop se hâter de se rallier à l'idée d'établir une grande armée de ces agents aux Etats-Unis. Je suis plutôt enclin à dire avec le ministre que le fait que le Canada est voisin des Etats-Unis constitue une des raisons qui font que nous n'avons pas besoin d'une armée d'agents dans la république américaine.

M. MORPHY: Pour arriver à ses fins, l'honorable député sait exagérer de façon exquise. Je n'ai encore entendu personne parler d'une "grande armée" d'agents de commerce. J'ai suggéré à dessein qu'il y aurait lieu de commencer par un petit nombre d'agents en vue de se rendre compte des avantages du système. Sachant que l'honorable député possède une très grande expérience, c'est avec hésitation que je me risque à le contredire sur ce sujet. J'ai rencontré des Américains qui ne connaissent pas notre pays aussi bien que nous connaissons le leur, des gens pour qui le Canada est un pays couvert de glace et de neige, peuplé d'Indiens et d'ours. Je me demande si le Canada ne ferait pas bien d'envoyer aux Etats-Unis une série de pellicules cinématographiques faisant voir l'activité qui règne dans nos grandes villes, la grandeur et la beauté de nos lacs et de nos cours d'eau, la valeur de nos services de paquebots, etc.,—bref, des pellicules propres à renseigner ceux de nos voisins qui sont bien loin de connaître notre pays.

M. CURRIE: Et nos chemins de fer.

M. MORPHY: Nos chemins de fer pourraient aussi leur servir de leçon. Des Américains qui projettent de venir au Canada en été s'imaginent qu'ils vont pénétrer dans une zone glaciale et qu'ils devront apporter des vêtements d'hiver. Le fait est qu'ils ne connaissent pas notre pays. Ces agents de commerce leur apprendraient à nous connaître, ils les mettraient au fait des avantages que le Canada offre au point de vue commercial; bref, ils accompliraient une multitude de choses.

L'honorable député (M. Fielding) parle d'une "grande armée"; faut-il lui rappeler que nous ne sommes plus en temps de guerre? Ce n'est pas par un mot pareil qu'il convient de répondre à ce que j'ai posé en principe. Personne n'a parlé d'une "grande armée", deux mots que mon honorable ami a laisé trois ou quatre fois tomber de ses lèvres. Ce que j'ai en l'idée, c'est de tâcher de consacrer de cette façon le principe du développement de notre commerce. En termes clairs et formels, j'ai demandé au ministre s'il ne lui sourirait pas de charger un certain nombre de personnes de travailler à la réalisation de cette idée. A l'heure actuelle, les chemins de fer, les banques et d'autres institutions des Etats-Unis comptent parmi leur personnel un grande nombre de Canadiens qui brillent par leur talent. Sera-t-il dit que le Canada est incapable de fournir des hommes pour assurer l'épanouissement de son commerce quand les Etats-Unis nous prennent certains des plus brillants parmi les nôtres pour leur confier le soin de quelques-unes de leurs plus grandes entreprises? Je m'étonne que le talent de nos jeunes gens inspire aussi peu de confiance à l'honorable député. Je pourrais trouver à Halifax, à Montréal, à Toronto, à Winnipeg et à Vancouver cinquante jeunes hommes d'un talent égal à celui du plus habile agent de commerce qui soit, et ces jeunes hommes pourraient rendre au Canada des services aussi précieux que ceux que les agents Américains rendent en ce pays à leur propre patrie. On a tort de se moquer de l'idée que nos établissements industriels sont capables d'accomplir de grandes choses.

M. CURRIE: Ne vaudrait-il pas mieux avoir au pays même des commissaires qui nous garderaient ce commerce au chiffre d'un milliard dont les Américains viennent s'emparer au détriment des manufacturiers canadiens? De cette façon, le travail pratique commencerait au Canada même.

M. MORPHY: C'est là un principe général que les membres des deux côtés de la

Chambre accepteront volontiers, je crois; mais ils pourraient bien ne pas s'entendre sur la manière de le mettre en pratique. Ils n'ont pas se mettre d'accord sur une politique purement nationale. L'une des faiblesses de notre vie nationale est que certains membres de cette Chambre croient en une politique qui a pour but le bien-être et le progrès du pays, mais qui subordonnent leurs convictions à l'aveuglement de parti. Des membres de la gauche, protectionnistes avancés, qui veulent édifier le Canada de cette façon, appuieront une réduction du tarif afin de monter au pouvoir.

L'hon. M. FIELDING: Le zèle de mon honorable collègue (M. Morphy) en faveur de meilleures relations avec les Etats-Unis est des plus intéressant. Je ne dirai pas que cela m'amuse, parce que je ne veux pas manquer de courtoisie à son égard. Je ne dirai pas que je suis étonné, bien que j'aurais lieu de l'être, vu certains événements qui sont survenus il n'y a pas bien longtemps. Mon honorable ami a dit quelque chose au sujet de ceux qui cherchent à amoindrir les jeunes Canadiens. Je ne sais pas de qui il veut parler, mais je n'ai certainement rien dit de tel. Si ces centaines et ces milliers de jeunes gens capables veulent aller aux Etats-Unis comme voyageurs de commerce, si l'on en a besoin, qu'ils y aillent. Je pense qu'ils peuvent y aller sans l'aide du Gouvernement. La seule partie des observations de mon honorable ami que j'approuve est celle qui se rapporte à la propagande du pays au moyen de vues animées, et le reste. Il a dû dormir ou s'absenter cet après-midi et ce soir. Autrement, il aurait su que mon très honorable ami (sir George Foster) a expliqué copieusement, cet après-midi, que c'est ce que fait le Gouvernement. C'est un bon service à rendre et j'en félicite mon très honorable ami. Je veux bien accepter l'assurance du ministre que c'est ce qu'il accomplit maintenant. Mon honorable collègue semble croire que le ministre n'agit pas et qu'il faut prendre une décision de cette nature.

M. MORPHY: J'étais absent cet après-midi lorsque ce renseignement a été fourni au comité. Je l'ignorais.

L'hon. M. FIELDING: Je ne le pensais pas.

M. MORPHY: Je ne croyais pas que c'était un crime de m'absenter de la Chambre à ce moment-là. Quant à l'allusion gratuite que l'on a faite à mon égard que je me serais endormi à la Chambre, c'est un plaisir que je ne me suis jamais payé depuis que je suis membre du Parlement.

M. BUTTS: Vous ne savez pas ce que vous avez perdu.

M. MORPHY: J'espère que les honorables députés de la gauche n'ont rien de plus que moi à se reprocher sous ce rapport. Je veux simplement parler de ce qu'a dit mon honorable collègue, il y a quelque temps, au sujet des voyageurs de commerce. Je les formerais en agents commerciaux, ou laisserais cette tâche à l'Etat, et les enverrais à l'extérieur. Voilà la différence qu'il y a entre mon honorable ami et moi. Il veut bien reconnaître la valeur du commerce qu'il désire ardemment. Seulement il ne veut pas admettre l'aide de l'Etat pour activer le commerce. Quelle est l'utilité du département de l'Industrie et du Commerce sinon d'encourager le commerce du Canada au bénéfice des citoyens? Dans ce cas-là, nous avons à nos portes un marché de cent millions d'habitants qui nous écrasent et nous encombrent du surplus de leurs marchandises, grâce au travail de leurs agents commerciaux et consulaires. Cependant, nous sommes si pusillanimes que nous refusons de les imiter et que nous nous jetons dans leurs bras.

L'hon. M. FIELDING: Je regrette de ne pas partager l'avis de mon honorable ami. Il laisse entendre que je me plains du Gouvernement. C'est lui qui a des griefs contre le ministère; je félicite le ministre de l'Industrie et du Commerce de sa conduite. L'honorable député fait de son mieux pour montrer que ce ministère néglige son travail. Je suis avec le Gouvernement à cet égard, et mon honorable collègue l'attaque.

M. MORPHY: Voici comment j'attaque le ministère: je crois qu'il est du devoir de tous les membres qui ont des opinions de les exprimer librement.

M. CAHILL: Excepté quand il y a un scrutin.

M. MORPHY: Je me demande si ce n'est pas une sage exception quand on a d'un côté de la Chambre. . .

L'hon. M. LEMIEUX: Les patriotes.

M. MORPHY: L'honorable député peut avoir droit de parler de patriotisme, mais il est des membres de la gauche qui n'osent guère en dire un mot.

M. CAHILL: De même que pour la droite.

M. MORPHY: En ce qui concerne le vote, j'ai fait preuve d'indépendance en Chambre, en votant de temps à autre contre le Gouvernement. J'aimerais savoir si l'honorable député en a jamais fait autant. Personne n'en a entendu parler. Il a été l'esclave de son parti.

M. CAHILL: J'ai toujours voté contre le Gouvernement.

M. MORPHY: C'est là bien tirer son épingle du jeu. Je voulais dire contre le leader de l'honorable député, son parti et son programme. Mon honorable ami sait très bien ce que je voulais dire. Il ne faut pas jeter de pierre dans le jardin des autres. Je ne m'attaque pas au Gouvernement, parce que ce n'est pas le Gouvernement qui a proposé ce principe. Personne ne l'attaque à ce sujet; je désire qu'il adopte ce principe, c'est tout.

M. NESBITT: L'on a discuté plus ou moins les accusations qui ont été faites par les agents consulaires des Etats-Unis. Que prétendent-ils par ces accusations? Lorsque je suis allé aux Etats-Unis pour y exporter des marchandises, je ne sache pas avoir été accusé par eux.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Avant de répondre à cette question, j'aurais un mot à dire à mon honorable ami (M. Morphy), qui a parlé avec tant d'éloquence ce soir. Je crains qu'il n'ait dormi un peu. Je serais porté à croire comme mon honorable ami de la gauche (M. Fielding) qu'il sommeille parfois.

M. MORPHY: Non.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Sinon dans la Chambre, certainement ailleurs.

M. MORPHY: Non, pas lorsque la Chambre siège.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami m'a reproché ainsi qu'au Gouvernement d'avoir retardé à donner les noms de nos commissaires du commerce, et il a pensé que j'aurais pu au moins me lever et les lire. Puis, il a montré qu'il était familier avec ces bulletins. Il avait vu le Gange tel qu'il est représenté dans le bulletin, il a vu un temple sacré ici, et Bangkok là, mais il n'a jamais su, et ne sais pas encore, quels sont nos commissaires du commerce, et où ils sont situés. Si mon honorable ami voulait seulement lire cette page du bulletin, il y trouverait le renseignement qu'il désire.

[M. Cahill.]

M. MORPHY: J'ai vu les noms, mais je veux qu'on les enregistre afin que le pays les connaisse.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le pays les voit tout aussi bien que mon honorable ami. Ils sont partout dans le pays.

M. MORPHY: Oh non, ils n'y sont pas.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'y a pas une maison commerciale dans le pays qui n'aie pas ce bulletin sur son bureau, et qui ne sache pas où résident nos agents commerciaux.

M. NESBITT: Cela est exact.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'y a pas un commissaire du commerce dans le service, actuellement, qui ne vienne en Canada une fois tous les deux ans, et qui ne visite le Dominion d'une extrémité à l'autre; il parle avec les commerçants et les industriels, échange avec eux des renseignements, obtient les renseignements dont il a besoin, et retourne à son champ d'exploitation avec la meilleure information qu'il puisse désirer. Mon honorable ami ne rend pas justice au service en résuscitant l'histoire ancienne jusqu'au point de faire une description d'un commissaire du Gouvernement qui, n'ayant pas de carte du Canada dans son bureau dût en demander une à mon honorable ami. Il doit y avoir bien longtemps, c'était sans doute aux siècles des ténèbres. Je ne crois pas que mon ami trouve un tel commissaire maintenant. Il est plutôt blessant pour nos commissaires qui s'efforcent d'établir des relations commerciales pour le Canada sur les meilleures bases possibles, à l'aide des renseignements voulus, de se voir représenter en Chambre comme étant du même type que cet antédiluvien dont parle mon honorable ami, et qui lui demanda une carte géographique et un livre dont il avait besoin. Tous nos agents sont amplement pourvus, tous ceux qui sont à l'œuvre actuellement sont des hommes intelligents, et je crois que les hommes qui ne sont pas dévoués à leur travail et ne s'en acquittent pas avec un entrain et une ardeur des plus satisfaisants, je crois, dis-je, que ces hommes sont la rare exception. J'ai plus souvent affaire à eux que mon honorable ami, et lorsque ses loisirs lui permettront de visiter les pays étrangers, je désire qu'il aille voir nos commissaires, qu'il parle avec ceux qui font ce service, et je sais qu'il reviendra avec une plus haute opinion d'eux.

Parlons maintenant des commissaires que nous voudrions établir aux Etats-Unis. Il nous faudra les y établir en grand si nous voulons qu'ils se soutiennent par eux-mêmes.

On ne saurait établir un représentant à New-York, ou en Nouvelle-Orléans, et le rétribuer par une taxe sur la facture des marchandises expédiées de cet endroit, sans traiter de même façon les autres endroits des Etats-Unis où nous commerçons. Ce ne serait pas juste envers nos marchands, et ce ne serait juste d'aucune manière. Il nous faut supporter nous-mêmes toute la dépense, et non la faire payer par les Etats-Unis. Je ne crois pas que nous puissions éviter cela, et c'est l'une des difficultés que je soumets à la réflexion des honorables députés. Il faut établir la chose sur une grande échelle ou s'en abstenir complètement. Il faut que nous nommions au moins cent à deux cents représentants aux Etats-Unis, afin de couvrir le vaste territoire où nos gens font affaires. Ce commerce s'étend tellement qu'on ne saurait désigner telle petite zone d'une région américaine ou dire à quiconque commerce avec nous de payer 2 dollars 50 sur sa facture ou 3 p. 100 de la valeur de ses marchandises, ou toute autre somme, sans astreindre à la même obligation son concurrent des autres régions. Car on affirmera aux Etats-Unis, et on le répétera ici, que c'est réellement l'acheteur américain qui solderait cette taxe. Mais il y a plus. Il faut aussi tenir compte des pays étrangers. Certains d'entre eux font comme les Etats-Unis. Ils prélèvent sur la facture soit tant pour cent de la valeur soit un droit de certificat. Certains pays font de même. Et c'est l'une des choses dont il faut tenir compte.

Je réponds à mon honorable ami d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) que les consuls américains visent la facture et exigent 2 dollars 50, qu'elle soit pour une somme de 200 ou de 20,000 dollars. D'autres nations, celles de l'Amérique du Sud par exemple, suivent un tout autre système. Deux ou trois d'entre elles perçoivent une taxe fixe, mais les autres prélèvent 3 p. 100 de la valeur des marchandises. La taxe française, je crois, est spécifique, tandis que les autres sont *ad valorem*. C'est un vaste projet et j'ai mentionné quelques-unes des considérations qui s'imposent avant que nous nous y lancions. C'est ce que le Gouvernement et moi essayons de faire avant de prendre une décision. Je m'accorde parfaitement avec mon honorable ami quant à la nécessité d'agir.

Mon honorable ami a aussi parlé de la publicité par la cinématographie, sans savoir évidemment que nous nous la faisons depuis deux ans, et que nous l'augmentons. Comme j'ai dit cet après-midi, trois ou quatre millions de personnes peut-être, aux Etats-Unis, voient ces pellicules qui montrent nos ressources, nos procédés de production, les beautés de notre nature et tout ce qui s'y rapporte. Ils apprennent le Canada par l'image, et ce qui s'apprend ainsi se fixe dans l'esprit. Chaque pièce a son titre qui souligne tel fait important représenté par l'image. C'est une excellente manière d'éveiller l'intérêt et d'éclairer les esprits.

L'hon. M. LEMIEUX: Les observations de mon honorable ami de Perth-Nord (M. Morphy) m'ont vivement intéressé. Comme je l'écoutais, l'approuvant jusqu'à un certain point, j'étais reporté à dix années en arrière et je cherchais à m'expliquer le changement complet d'opinion qui s'est opéré chez lui dans l'intervalle. Monsieur le président, si en 1911 vous et moi, membres du même parti et de la même ligue, nous eussions été transportés soudainement dans le beau comté de Perth, nous aurions probablement entendu exprimer des idées entièrement opposées à celles que l'honorable député a exprimées ce soir. Mon honorable ami est extrêmement désireux maintenant de développer notre commerce avec les Etats-Unis. Il nous faudrait, dit-il, dans chaque centre d'activité des Etats-Unis, de l'Est à l'Ouest, du Nord au Sud, des agents canadiens encore jeunes; et notre devise devrait être celle qu'avaient naguère les Yankees, après la guerre civile: "A toute vapeur en avant" Nous devrions attirer ici les capitaux américains, faire de la réclame à notre pays dans les Etats-Unis. Quel changement, monsieur le président! En 1911, les honorables députés de l'autre côté, ayant le très honorable ministre comme premier choriste...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne chante pas.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce n'est probablement pas le chant du cygne, mais l'honorable ministre avait une belle voix claironnante en 1911. Et il entonna le refrain: "Pas de troc avec les Yankees. Quelle est notre patrie? Le Canada avant tout, le Canada toujours." En passant, je suggèrerais à mon honorable ami que la vraie devise de nos agents commerciaux aux Etats-Unis devrait être non pas " A toute vapeur en avant", mais bien la vieille devise de Macdonald et de Blake: "Le Canada avant tout." Ce serait ma devise aux Etats-Unis d'Amérique. Monsieur le président, le commerce trouvera son niveau tout comme

l'eau: Et ce n'est pas par le moyen d'un tarif prohibitif que vous attirerez le commerce dans notre pays.

Le Canada a eu, en 1911, une occasion unique et splendide d'établir un commerce solide et prospère avec les Etats-Unis. Nous attendions cette occasion depuis l'abrogation du premier traité de réciprocité en 1866. Sir John Macdonald en 1872, M. George Brown en 1874, sir John Macdonald de nouveau en 1879, sir Charles Tupper, mon très honorable ami en 1891 et tous les grands chefs de l'opinion publique dans l'un et l'autre parti, n'ont cessé, pendant près d'un demi siècle, de réclamer en vain le retour de l'âge d'or qui fut la période de 1854 à 1866. Sir Wilfrid Laurier, le dernier de nos grands hommes d'Etat qui ont disparu de la vie publique, disait en 1898, après de vains efforts pour renouveler le traité de réciprocité: "Nous ne ferons plus de pèlerinage à Washington."

En 1910, l'honorable député qui siège à côté de moi (M. Fielding) et qui, à la tête du département du Trésor, s'était taillé une belle réputation comme ministre des Finances, fut invité, pour la première fois dans l'histoire de nos relations avec les Etats-Unis, à aller rencontrer les représentants du gouvernement américain, non pas à Washington, mais à Albany, je crois, qui est à mi-chemin, dans le but de procurer aux Etats-Unis l'avantage d'une convention réciprocitaire avec le Canada. Il rapporta la même offre, à quelques rares exceptions près, que celle qui était inscrite dans nos statuts depuis 1879, car la politique nationale, dont le très honorable ministre est si fier, était basée sur une offre permanente de réciprocité avec les Etats-Unis pour certains produits naturels. Donc, mon honorable ami alla aux Etats-Unis, où il rencontra le chef du gouvernement et obtint de ce dernier une convention que tout le monde doit reconnaître comme étant le meilleur accord commercial qu'il nous ait jamais été donné de conclure avec les Etats-Unis. Présenté au Parlement, cet accord fut accueilli par les applaudissements des deux côtés de la Chambre. Il rendait meilleurs nos rapports avec la république voisine, non seulement au point de vue commercial, mais aussi au point de vue social. Nous ne devons pas oublier que ce sont nos voisins et il convient que nos relations avec eux soient cordiales.

En 1911, les grands coupables furent le très honorable ministre et l'honorable député de Perth (M. Morphy). Ils allèrent d'un bout à l'autre du pays, insultant les Etats-Unis et les Américains. Non satisfaits de cela, ils accusèrent de trahison le grand homme d'Etat qui avait négocié l'accord ainsi que ses collaborateurs dans le ministère. Nous savons quel fut le résultat. Vous et moi, monsieur le président, faisions partie de la minorité élue sur ce programme en 1911. Je répète que si nous voulons développer notre commerce avec les Etats-Unis, comme il doit porter surtout sur les produits du sol, le Canada étant un pays d'agriculture, il faut, avant tout, chercher des débouchés pour l'écoulement de nos produits agricoles. Les manufacturiers peuvent se tirer d'affaire eux-mêmes. Nous avons de nombreux établissements industriels dans Ontario et dans Québec, et je sais d'après les statistiques existantes, qu'ils peuvent, jusqu'à un certain point, faire concurrence dans beaucoup de cas aux fabriques américaines. Le commerce que nous devons surtout développer, c'est celui de nos produits agricoles. Je crains qu'on ne soit obligé de dire de mon très honorable ami ce qu'on disait au siècle dernier, des hommes d'Etat européens responsables du partage criminel de la Pologne, à savoir: que depuis 1911 il a été en état de péché mortel, parce qu'il a contribué par ses déclarations catégoriques et ses discours incendiaires à faire rejeter le traité de réciprocité qui eut fait tant de bien au commerce canadien.

Si ce traité était en vigueur aujourd'hui, nous n'aurions pas la balance commerciale défavorable que déplorait un membre du Cabinet l'autre jour à New-York dans des termes qui ne conviennent guère à un ministre canadien. A ce propos, je ne pense pas que ce soit une façon d'améliorer nos rapports commerciaux politiques ou sociaux avec les Américains, que d'envoyer nos ministres se lamenter là-bas du fait que nous achetons en trop grande quantité des Etats-Unis. Je n'ai pas aimé l'attitude du très honorable ministre au banquet qui a eu lieu à New-York il y a quelque temps; généralement, il est mieux inspiré. Je n'aime pas non plus les discours de son collègue du ministère des Finances (sir Henry Drayton) qui ne cesse de conseiller à nos gens de ne pas acheter des Américains. C'est une attitude dont un ministre canadien n'a pas lieu d'être fier. Non! La faute a été commise en 1911, alors qu'on a prêché les préjugés jusque dans les endroits les plus reculés du pays pour faire échouer l'accord commercial entre le Canada et notre grande voisine du sud.

Une campagne de faux patriotisme a été organisée et, menée avec vigueur a détruit cet arrangement. Je me souviens que lorsque certains cultivateurs d'Ontario ont entendu dire qu'un pacte de réciprocité avait été négocié, ils ont envoyé télégramme sur télégramme pour féliciter mon honorable ami, certains d'entre eux disant que la valeur de leurs terres serait doublée et même triplée par suite de cet arrangement. Ne voyez-vous pas, monsieur l'Orateur, que la vague de mécontentement et de malaise qui traverse aujourd'hui les grandes régions agricoles du Canada est causée en grande partie par cette politique traîtresse de 1911, cette politique des députés qui siégent en face de moi ce soir? Pourquoi avez-vous empêché le cultivateur canadien de vendre ses produits. Le pacte n'a nullement affecté les usiniers et manufacturiers. Vous avez suscité des griefs qui sont retombés sur vous au centuple. Ce sont là de dures paroles, mais le très honorable ministre sait parfaitement bien que je dis tout simplement la vérité.

Passons à la campagne contre les Etats-Unis. Si vous désirez encourager le commerce avec les Etats-Unis, si vous désirez tant ouvrir dans ce pays un marché d'exportation pour les produits canadiens, pourquoi les honorables députés de la droite n'abandonnent-ils pas leur campagne de diffamation contre les Américains, campagne qui se poursuit ici, à Ottawa, comme là-bas, à Toronto? J'ai sous les yeux une revue publiée sous les auspices du Gouvernement au pouvoir et qui se nomme *The Onlooker*. Qu'est-ce que j'y trouve? Mon honorable ami de Perth (M. Morphy) voudrait envoyer des agents commerciaux aux Etats-Unis et je me demande si nos relations commerciales avec les Américains seraient favorisées par l'article suivant de la revue en question?

L'idée de derrière la tête de tout Américain c'est une conviction bien arrêtée que, tôt ou tard, un seul drapeau flottera sur toute la superficie du continent nord-américain, du pôle nord à l'isthme de Panama. Il appelle cela, et c'est un nom qui existe depuis des années, la "Destinée inévitable". Nous ne saurions le blâmer. Le véritable Américain, né sur le sol des Etats-Unis a une foule de qualités aimables. . . Le danger peut ne pas être immédiat, mais, en lignes imprécises, il paraît déjà sur le vaste horizon national et son existence cause à certains de nous une vive appréhension.

On fait aussi allusion aux desseins "aux sinistres desseins" de l'Américain ordinaire contre le Canada. L'article dit un peu plus loin:

Nous ne craignons pas l'Américain cultivé dont la moitié du cœur et presque toute la culture est en Grande-Bretagne. Nous n'avons pas peur non plus de l'Amérique spirituelle et intellectuelle, mais c'est l'Amérique commerciale que nous redoutons. Car le commerce est impersonnel, ignore les sentiments et ne se renseigne pas sur les choses plus élevées qui éclairent et relèvent la vie nationale. Assurément, en ce qui regarde l'âme, l'or est le plus mortel des narcotiques.

Le vrai danger se trouve dans ces tendances impersonnelles à peine reconnues avec lesquelles de suaves expressions de bonne volonté n'ont aucun rapport.

Mon honorable ami peut voir à quel danger il s'expose et il expose son bon peuple quand il demande de l'or américain. C'est le "plus mortel des narcotiques" nous dit cette revue tory. Soyons francs sur ce point, monsieur l'Orateur. Quand l'heure de la grande épreuve est venue, les Américains n'ont fait qu'un avec l'empire britannique; ils n'ont fait qu'un avec les Alliés quand il s'est agi de soutenir la cause de la liberté et de la civilisation. Notre histoire et la leur sont pour ainsi dire communes, nous avons des lois communes, un langage et des idéaux communs. Quel peut être le but de cette politique de coups d'épingle aidée et subventionnée par les fonds d'un certain parti? Croyez-vous pouvoir encourager le commerce avec les Américains en publiant des appels aux préjugés comme ceux-là.

Quant à ce qui regarde le mérite de notre représentation commerciale aux Etats-Unis, je suis porté à croire que la chose ne serait pas mauvaise si nous avions des agents commerciaux dans les principaux centres des Etats-Unis. Je ne dis pas que nous devrions avoir des agents ou représentants dans toutes les cités ou villes, mais il est de grands centres comme Chicago, St. Paul, Minneapolis, la Nouvelle-Orléans, New-York et Boston où devraient se trouver des agents commerciaux canadiens. L'honorable ministre de la Justice nous a dit il y a peu de temps que le Canada était une nation et qu'aussitôt que cela plaîrait au pays, il pourrait nommer des agents consulaires et nommer même un ambassadeur à Washington. Pourquoi ne nommons-nous pas des agents consulaires puisque nous en possédons virtuellement le pouvoir? S'il est un pays au monde où il est de notre intérêt d'avoir des agents consulaires ce sont bien les Etats-Unis d'Amérique. Je ne sais pas ce qu'en pensent mes honorables amis d'origine anglaise, mais je sais qu'en ce qui regarde ceux de ma nationalité il existe aux Etats-Unis non pas autant de Canadiens français que dans la province de Québec, mais qu'il y en a au moins un million et demi dans ce pays. Les plus grands

centres français en dehors de Montréal et de Québec se trouvent dans des villes de la Nouvelle-Angleterre: des villes comme Lowell, Manchester, Boston, etc. Toutes ces villes sont autant de grands centres canadiens français.

Il se produit des allées et venues incessantes de Canadiens français entre ces villes et notre province et il est étrange de penser que les lettres d'expédition et les passeports que nécessitent le va et vient de la population doivent être soumis au consul anglais tandis que nous pourrions avoir un agent consulaire de notre pays qui s'occuperait de ces questions. Je sais comme un fait positif, parce que j'ai souvent accepté des invitations de clubs canadiens aux Etats-Unis, que Philadelphie, par exemple, est simplement un avant-poste de Toronto, Hamilton et London comme Boston est l'avant-poste d'Halifax et de Saint-Jean. A New-York et à Boston, il y a au moins vingt-cinq à trente mille Canadiens. Nous avons donc avec la République des relations intimes et ce n'est pas par des écrits comme ceux que je viens de lire que nous améliorerons nos relations commerciales et autres avec les Américains. Souvenez-vous, monsieur le président, que le premier traité de commerce de 1854 conclu avec les Etats-Unis a été négocié à une époque où il s'agissait du salut du Canada au point de vue national. Souvenez-vous que le premier traité de réciprocité a été négocié avec les Etats-Unis quand il existait dans ce pays un sentiment fortement accusé en faveur de l'annexion par suite de la suppression de la préférence britannique après l'établissement du libre-échange en Angleterre. Le manifeste de l'annexion n'était pas signé par des rebelles comme moi-même ou comme mes amis de Gloucester, de Vaudreuil ou de Joliette, il était signé par sir John Abbott, sir John Rose, sir A. T. Galt, le juge Johnson de Montréal—en vérité par les meilleurs citoyens anglais du Canada, par nos grands marchands et nos chefs d'industrie. Ce manifeste était remarquablement bien rédigé. Il fut transmis par lord Elgin aux autorités anglaises et il les prévint que si on n'agissait pas immédiatement, il y avait un grave danger que le Canada passe sous la domination politique des Etats-Unis. Le gouvernement anglais l'autorisa immédiatement à se rendre à Washington pour y négocier un traité. Il réussit dans sa mission et ce traité dura jusqu'en 1866. Nous savons pourquoi il fut abrogé: A cette époque—comme aujourd'hui malheureusement —il y avait une classe de Canadiens toujours prêts à déprécier les Américains et à parler d'eux en termes peu flatteurs. On applaudit quelques-unes des victoires des Confédérés même dans le Parlement canadien. Aussi après la guerre lorsque le temps vint de renouveler le traité les Américains refusèrent. Depuis 1866, des hommes appartenant à nos deux grands partis, des hommes occupant la position de mon très honorable ami (sir George Foster) et celle de mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (M. Fielding) ont essayé en vain d'obtenir le renouvellement du traité. Nos hommes d'Etat sont allés à Washington dans ce but—sir John A. Macdonald à l'époque du traité des pêcheries, l'honorable George Brown, sir Charles Tupper, mon très honorable ami, sir Wilfrid Laurier, sir Richard Cartwright, parce que tous ont considéré que le renouvellement de cette entente commerciale serait pour le mieux des intérêts du Canada. Finalement, mon honorable ami de Shelburne-et-Queen réussit, mais ce ne fut pas à sa demande. Les Américains eux-mêmes, M. Taft et M. Knox, le sollicitèrent d'entrer dans une entente commerciale pour les produits naturels. Mais malheureusement pour le Canada il y avait dans cette Chambre un parti qui était plus anxieux de battre le gouvernement libéral que de donner aux cultivateurs le grand marché que le Canada cherchait à obtenir depuis plus de cinquante ans. Aujourd'hui, mon très honorable ami est désireux de faire du commerce avec les Etats-Unis. Qu'il fasse une confession et qu'il se repente du pêché mortel qu'il a commis en 1911. Alors nous lui donnerons un autre terme, si le besoin s'en fait sentir, pour qu'il ait le temps de racheter son âme en améliorant les relations commerciales, entre le Canada et la grande république qui est au sud de notre pays. J'admets qu'il n'est pas naturel que le Canada ait contre lui cette énorme balance commerciale, les Américains devraient acheter beaucoup plus qu'ils le font de leur meilleur client. Le meilleur moyen d'atteindre ce but louable, c'est d'obtenir le marché américains pour nos cultivateurs et je ne connais pas d'homme plus compétent que mon très honorable ami pour réussir s'il veut s'en donner la peine.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Nous avons assisté cet après-midi, monsieur le président, a quelques tentatives pour déprécier le passé du petit groupe agrarien, à propos des crédits soumis au comité. Nous

avons pris part à la discussion et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de continuer ce feu croisé. Le sujet qui nous occupe est digne de la considération la plus sérieuse. J'admets avec mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) que le meilleur moyen d'obtenir ce qui nous manque, si je le comprends bien, c'est de conclure quelque convention de réciprocité avec les Etats-Unis. Je suis persuadé que nous ne pourrons jamais améliorer convenablement nos relations commerciales autrement que par ce moyen. Mais nous devons accepter les conditions telles que nous les trouvons et nous devons reconnaître que tant que le Gouvernement actuel restera au pouvoir nous ne pouvons espérer aucun progrès dans ce sens.

Puisque nous ne sommes pas en mesure d'employer la meilleure méthode, nous devons nous rabattre sur la suivante, celle qui s'offre à nous, et je suis encore d'avis que nous tentions d'obtenir le marché des Etats-Unis pour nos produits par l'entremise de commissaires du commerce.

Le ministre du Commerce a fait passer sous nos yeux une triste peinture en invoquant la nécessité où nous serions de nommer 100, 200 et peut-être 300 agents commerciaux, pour mener à bonne fin l'exécution de ce plan, tandis que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) semble croire que nous pourrions commencer avec un nombre moins grand de fonctionnaires. J'hésite à faire connaître mon avis en face des idées qu'ont émises des hommes publics possédant la grande expérience de mes deux honorables collègues; cependant, étant donné que leurs vues sont diamétralement opposées, je dirai mon opinion personnelle qui se résume à ceci: Je ne vois pas pourquoi nous ne commencerions pas l'exécution d'un nombre limité de commissaires du commerce.

L'honorable député de Maisonneuve a parlé de la nécessité de cultiver le marché des Etats-Unis pour l'écoulement de nos produits agricoles; je partage l'opinion qu'il a émise que c'est là le seul moyen que nous ayons à notre disposition pour nous libérer de la balance du commerce qui nous est adverse. C'est naturel que nous fournissions les produits de la ferme à nos voisins du sud comme il est aussi naturel peut-être qu'ils nous fournissent certains produits manufacturés qu'ils sont en mesure de fabriquer à meilleur marché que nous. Pour moi, il est inutile de tenter de développer notre trafic à l'encontre des lois de la nature. Le meilleur et l'unique moyen de réussir à donner de l'expansion à notre commerce, c'est de suivre les lois de la nature, c'est-à-dire d'acheter à l'étranger les articles que les autres pays sont en mesure de produire à meilleur marché que nous et d'exporter sur les marchés étrangers les articles que nous pouvons produire à meilleur marché qu'eux. Nous avons prouvé que nous sommes en mesure de tenir tête au monde entier pour l'exportation des produits de la ferme et nous sommes en meilleur situation à cet égard que nos voisins les Américains. Nos manufacturiers avouent qu'ils sont dans l'impossibilité absolue de fabriquer à aussi bon marché que leurs concurrents des Etats-Unis. Je diffère d'opinion avec eux. En tout cas, il est évident que pour faire un trafic profitable avec nos voisins, nous devrons nous efforcer d'exporter sur les marchés américains autant de produits agricoles qu'il nous est possible de le faire. Or, je n'hésite pas à le dire, les efforts de nos commissaires du commerce ont surtout tendu par le passé à procurer des débouchés aux produits des manufactures canadiennes par suite de l'idée fixe que nous avons, à savoir que c'est là le seul moyen d'augmenter le volume de notre trafic. Je prétends donc que cette idée est erronée et que nous devons l'abandonner dans notre intérêt. Il importe de nous bien convaincre que nous avons tout à y gagner en exportant les articles que nous produisons à meilleur marché. Nous pouvons améliorer, c'est évident, nos relations commerciales avec certains pays, par l'intermédiaire de nos agents commerciaux, puisque nous en avons plusieurs à l'œuvre à l'heure qu'il est dans les différentes parties du monde. La nation américains, qui est avisée en affaires, croit qu'elle peut améliorer les relations commerciales qu'elle entretient avec les pays voisins par la nomination d'agents commerciaux. Or les Américains ne font pas cette dépense pour le simple plaisir de la chose; ils espèrent évidemment en retirer des bénéfices. L'une des raisons peut-être qui contribuent à nous rendre adverse la balance du commerce entre le Canada et les Etats-Unis, c'est que les Américains ont des agents commerciaux en Canada pour surveiller leur commerce d'exportation tandis que nous ne faisons pas d'efforts pour augmenter le volume de nos exportations aux Etats-Unis.

Si j'ai bien compris, le ministre a annoncé, un peu avant six heures, que le Gouvernement a mis la question à l'étude. S'il en est ainsi, c'est le temps ou jamais pour les représentants du peuple de faire connaître leurs vues. J'ai la conviction que

mon très honorable ami ne dédaignera pas les idées que peuvent suggérer même ceux qui siègent aux derniers rangs de ce malheureux groupe agraire qui a été en butte à tant d'attaques cet après-midi.

(Le crédit est adopté.)

M. SINCLAIR (Guysborough): Avant de passer à l'examen d'un autre crédit, je désire revenir à l'article 361, adopté vers la fin de la séance, hier soir. L'impression des Livres bleus, je le suppose, est comprise sous cette rubrique. Dans un volume très utile que publie le département des Finances, les comptes publics, on avait toujours inscrit à la fin du volume, depuis la Confédération à venir jusqu'à l'année dernière, des tableaux de la dépense dans les divers départements provenant du fonds du revenu consolidé, de sorte qu'en jetant un seul coup d'œil sur ces pages, nous pouvons facilement nous rendre compte de l'augmentation des dépenses dans les divers ministères. Or le volume de 1920 ne renferme plus ces tableaux par motif d'économie, comme on le déclare dans la première partie du rapport.

Si je ne me trompe le ministre du Commerce et de l'Industrie fait partie du comité, qui dirige l'impression des Livres bleus et voilà pourquoi je soulève la question en ce moment. Je le prierais de prendre des mesures pour faire continuer la publication de ces tableaux. Ils m'ont été grandement utile et ont toujours été regardés comme fort précieux par un bon nombre de nos collègues et d'autres citoyens du pays. Chaque année, nombre de gens m'ont prié de leur faire parvenir le volume en question, à cause de l'intérêt des renseignements que renfermaient ces tableaux. Par la suppression de ces tableaux, on économise à peine quelques pages, de sorte que c'est là une fausse économie, à mon sens. J'ose espérer que le ministre se donnera la peine d'examiner la question et, s'il se range à mon avis, de voir à ce que ces tableaux soient encore publiés dans le prochain volume des comptes publics.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'y verrai certainement.

Poids et mesures.—Appointements des inspecteurs et du personnel, $192,460; loyer, chauffage, frais de voyage, frais de port, papeterie, etc., $125,000; bureau international des poids et mesures, $400.

M. McKENZIE: Quelle est la raison de l'accroissement qu'il y a ici?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il est dû surtout au nouveau classement des fonctions publiques. Il y a aussi un accroissement des frais de voyage, et c'est parce que l'inspection des poids et mesures a lieu dans tout le pays chaque année, tandis qu'auparavant ce n'était que tous les deux ans. Nous avons accru les droits l'année dernière, ou peut-être bien l'année précédente. Lors du transfert de ce service dans mon département, j'ai constaté un excès de personnel et, par suite, on ne remplace pas ceux des anciens qui se retirent; en conséquence de quoi le service accuse pour une partie de l'année et pour la première fois un excédent de la recette sur la dépense. Nous pensons donc être en bon train de parvenir à égaliser dans ce service les encaissements et les débours.

(Le crédit est adopté.)

Subventions postales et maritimes.—Océan Atlantique.—Service ou services à la vapeur entre le Canada et Terre-Neuve, $35,000.

M. McKENZIE: La commission qui a charge des chemins de fer de Terre-Neuve, lesquels font en réalité partie de ce service, a-t-elle amélioré la route ou, en général, le réseau.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crains de ne pas pouvoir dire que les choses vont mieux à cet égard. Mon honorable ami connaît peut-être quelque chose de la situation. Terre-Neuve a eu un hiver extrêmement rigoureux et, pendant de longues semaines, le chemin a été pour ainsi dire impraticable. La compagnie n'a fait encore aucun marché pour un service de paquebots. Il ne laisse pas d'y en avoir un entre Port-aux-Basques et North-Sydney. Elle nous demande avec instance d'accroître la subvention. Le service est donné et quelques-uns de nos propres vaisseaux ont, je crois, été mis en service une partie du temps; mais l'état du chemin de fer rend le service très peu satisfaisant. Il est bruit qu'une commission a été nommée en vue de nouveaux arrangements à prendre et d'améliorations à faire au chemin; mais la situation est peu satisfaisante dans le moment.

M. ROSS: Je remarque que, dans son rapport annuel sur la marine marchande canadienne, le ministre déclare ceci:

Depuis le début du service donné outre mer par l'Etat et jusqu'au 31 mars dernier, soixante et onze voyages ont été accomplis.

Je vois en outre que sept de ces voyages ont eu lieu entre le Canada et Terre-Neuve. Comment ces subventions sont-elles arrêtées Le sont-elles pour un certain nombre d'années. Il me semble peu logique de construire des bâtiments marchands que l'on envoie à Terre-Neuve et de subventionner ensuite les vaisseaux d'autres lignes qui

font apparemment concurrence aux nôtres. Est-ce que l'on se propose de cesser ces subventions au fur et à mesure que s'accroîtra et que prendra de la force la marine marchande canadienne, et entreprendrons-nous alors de faire nous-mêmes entre le Canada et Terre-Neuve la besogne qui nous concerne.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai pas dans mes attributions la gérance de la marine marchande canadienne, et pas un seul de mes crédits n'y est affecté, comme le sait mon honorable ami. Cette marine a ses propres services, un entre autres, entre Halifax et Saint-Jean (Terre-Neuve). Elle en aura un entre Terre-Neuve et Québec au cours de l'été qui vient. Mais aucun de ces services ne se rattache à cette route qui, d'une part, aboutit au terminus de nos chemins de fer nationaux canadiens et, d'autre part, à celui du chemin de fer de Terre-Neuve à Port-aux-Basques.

M. ROSS: Pourquoi ne pas utiliser nos propres navires pour cette liaison.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous ne l'avons pas fait.

M. ROSS: Je le sais, mais pourquoi?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Parce que peut-être ils ne sont pas absolument propres à ce service. Dans tous les cas, nous avons réduit de $30,000 la somme à voter.

L'hon. M. LEMIEUX: Qu'est devenu le bon vieux Bruce?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il a, je suppose, mal tourné, et je ne sais trop où il est.

M. ROSS: Est-ce que les marchés relatifs à ces subventions sont faits pour plusieurs années, ou pour une seule?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Celui-ci est renouvelé tous les ans.

M. ROSS: Ne serait-il pas bon que le ministre examinât la question de savoir s'il ne serait pas temps de retrancher cette subvention et de nous servir de nos propres bateaux. Ils ne doivent pas tous être trop occupés.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je me suis occupé de la chose, et en certains cas nous avons supprimé la subvention là où nos bateaux sont aujourd'hui en service. Nous ne pouvons pas faire toutes ces substitutions en une seule fois. C'est une question à examiner.

M. McKENZIE: Je crains qu'en réduisant la subvention cela a plutôt paralysé ce service. Depuis bon nombre d'années, comme le ministre le sait, la compagnie Reid touchait une subvention de $70,000, et avec cela le service par eau se poursuivait de façon très satisfaisante. Cette compagnie transportait un grand nombre de passagers et de grandes quantités de fret entre le terminus de chemins de fer de l'Etat à North Sydney et Terre-Neuve. Mais depuis que cette réduction a été opérée, le service s'est trouvé comme paralysé. Il n'y a plus de bateaux convenables là où nous avions un service quotidien avec deux bateaux. Je crois que le ministre admettra qu'il n'y a plus maintenant qu'un seul bateau, le *Kyle*, qui puisse réellement être appelé un bateau propre au service.

La compagnie Reid prétend qu'elle ne peut pas soumissionner pour le transport du courrier; mais le courrier entre le Canada et Terre-Neuve est considérable. Autant que je puis savoir, ce courrier va de North-Sydney à Port-aux-Basques, ou quand il ne peut pas être débarqué à Port-aux-Basques il est dirigé sur Saint-Jean. C'est une chose assez grave que la réduction de cette subvention, quand on voit que cela cause un si grand tort à une ancienne compagnie comme celle-là. Cette ligne fut établie il y a environ vingt-cinq ans, alors que le premier *Bruce* fut construit. Le premier *Bruce* a fait naufrage, et le second *Bruce*, qui était un bateau tout aussi excellent, fut nolisé par le gouvernement britannique et envoyé en Russie durant la guerre comme brise-glaces. Il n'est jamais revenu, et je suppose qu'il a été gardé par les Russes. La compagnie aimerait revenir aux mêmes conditions satisfaisantes qu'avant la guerre, afin de continuer son service, et je crains que cette réduction de moitié de la subvention ne la mettra pas en mesure de pouvoir continuer le service.

Ma ville natale est le terminus du chemin de fer et le point de départ pour le commerce avec Terre-Neuve. Quand je parle de ce service, on pourrait croire que j'ai surtout en vue l'intérêt de ma ville natale, mais ce service est de très peu d'avantage pour nous. Le bateau va et vient; les voyageurs débarquent à Sydney et de là prennent passage pour toutes les parties du monde. De grandes quantités de fret arrivent et s'amoncellent sur les quais puis sont mises à bord du bateau allant à Terre-Neuve. Le service ne nous représente pas grand'chose, mais c'est cependant une source magnifique de commerce. Notre commerce cana-

dien avec Terre-Neuve est très considérable, et à moins que nous ne trouvions les moyens d'y faire face convenablement nous ne pouvons pas espérer pouvoir le maintenir. Le marchand de Terre-Neuve qui achète quelques wagons de farine et qui les voit immobilisés sur les quais de Sydney au grand détriment de son commerce, ne redonnera probablement plus d'autres commandes de ce genre. Nous avons à lutter contre la vive concurrence des Etats-Unis qui ont des avantages que nous n'avons pour les transports par eau.

Quand j'attire là-dessus l'attention du ministre et du Gouvernement, il ne s'gt pas du tout d'une question d'intérêt local. C'est plutôt la grande question du commerce du Canada avec un pays britannique comme Terre-Neuve, un pays qui est tout disposé à faire des affaires avec nous. Nous avons pu constater l'autre jour que nous faisons concurrence à nos propres gens. Nous nous faisons concurrence dans ce commerce en mettant en service des bateaux à Halifax et en transportant des marchandises de là jusqu'à Terre-Neuve, au lieu de faire ces transports par une même route. Je comprends parfaitement que les bateaux de l'Etat ne sont pas propres au commerce entre Sydney et Port-aux-Basques, en ce qui concerne le service des passagers, mais ils peuvent certainement transporter du fret.

J'ai déjà parlé au ministre à diverses reprises de l'amélioration du terminus à North-Sydney. Il n'y a ici en jeu aucune question locale. Cela doit intéresser tout aussi bien le négociant qui expédie un wagon de farine du Manitoba à Terre-Neuve que les gens de North-Sydney, qu'il y ait toutes les facilités voulues au terminus du chemin de fer pour la manutention des marchandises à ce point-là.

Voilà depuis trois ans qu'on nous promet de jour en jour que les jetées vont être prolongées et qu'on nous donnera de meilleurs aménagements en cet endroit. A venir jusqu'à présent, je n'ai pas encore entendu dire si on allait cette année faire quelque chose en ce sens, et je ne fais que mon devoir en attirant sur tout cela l'attention du département du Commerce, qui me semble être ici le plus particulièrement intéressé. Si les habitants du Canada s'aperçoivent que leur commerce avec Terre-Neuve va en déclinant, ils sauront que la cause doit en être attribuée en partie à ce qu'il ne sont point actuellement en état de pouvoir exercer assez de diligence pour le trafic existant dans le moment, et qui s'est toujours développé de façon satisfaisante depuis vingt-cinq ans. Bien que ce commerce n'ait représenté à l'origine que peu de chose, il est maintenant d'un fort volume, et j'espère bien que le ministre, autant que la chose sera en son pouvoir, verra à ce que tout soit fait pour nous garder le commerce que nous avons maintenant et le développer dans toute la mesure du possible.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: On répare et améliore actuellement notre bout du chemin, mais l'inconvénient est du côté de Port-aux-Basques. L'ennui provient du manque de facilités de chemin de fer à Terre-Neuve. Il est arrivé à plusieurs reprises que des vaisseaux chargés à Sydney se sont rendus de l'autre côté et qu'ils ont dû en ramener leur cargaison, en tout ou en partie, parce qu'on ne pouvait pas la recevoir là-bas. Le service, qui devait être un service quotidien lorsque nous avons payé la forte subvention, est maintenant tout au plus un service tri-hebdomadaire. Vu que l'outillage est insuffisant, que le chemin est mauvais et qu'il n'y a pas assez d'espace à Port-aux-Basques, et vu qu'il n'y a qu'un service tri-hebdomadaire, le commerce à certains égards suit d'autres routes. Les vaisseaux de notre marine marchande vont d'Halifax à Saint-Jean de Terre-Neuve, qui est la destination de la plus grande partie du trafic. Ils établissent aussi un service qui serait utile à l'île du Prince-Edouard et, de là, ils se rendent en droiture à Saint-Jean de Terre-Neuve. Je suis d'avis que nous avons le droit de faire tout ce qui est possible pour maintenir les communications par cette route, et je suis disposé à le faire.

M. McKENZIE: Pendant que nous sommes sur cet article, je puis probablement interroger le ministre au sujet de la nouvelle route entre Montréal et Terre-Neuve, par voie de Charlottetown, à laquelle le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait allusion l'autre soir. Je prends pour acquis que l'intention est de se rendre à Saint-Jean de Terre-Neuve. Je crois savoir que la Chambre de Commerce de North-Sydney s'est mise en communication avec le département du Commerce, ou celui de la Marine et des Pêcheries, en vue d'obtenir que les vaisseaux fassent escale à North-Sydney ou à Sydney. Mon très honorable ami sait que l'île du Cap-Breton se trouve très près de la route des vaisseaux qui se rendent de Charlottetown à Saint-Jean de Terre-Neuve. Les vaisseaux ont besoin de faire du charbon, il va sans dire, et au lieu d'en faire à Montréal et à Saint-Jean, où le prix en est très élevé, je représenterai

qu'ils devraient, comme question d'affaire, remplir leurs soutes à North-Sydney où ils peuvent se procurer du charbon sur le carreau de la mine, comme on dit. Comme le sait mon excellent ami de Cap-Breton-Sud, qui est maintenant assis au côté du ministre, c'est le meilleur endroit pour faire du charbon. Pendant que le vaisseau se trouverait là, il pourrait aussi prendre des passagers et de la marchandise pour Terre-Neuve, et au retour, rapporter du charbon de North Sydney à Montréal ou à Québec. Si ce service était établi, ce serait une grave erreur, il me semble, de laisser de côté un endroit comme North-Sydney ou Sydney, où l'on pourrait recruter une clientèle et où les vaisseaux pourraient obtenir le charbon dont ils ont besoin à bien meilleur compte qu'à Montréal ou à Saint-Jean. Celui qu'ils se procureraient à Montréal aurait été apporté de North-Sydney en premier lieu, et le prix en serait augmenté des frais du transport. Ainsi, comme simple question d'affaire, j'insisterai auprès du ministre sur l'opportunité de suivre le conseil que j'ai donné.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cette affaire nous a déjà été exposée et elle est examinée par la compagnie de la marine marchande, qui est très désireuse d'obtenir toute la clientèle lucrative et de se procurer du charbon aux endroits où il coûte le moins cher.

(Le crédit est adopté.)

Service ou services à la vapeur entre le Canada et les Indes Occidentales ou l'Amérique du Sud, ou les deux, $340,666.66.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre explique-t-il quel est le présent état de ce marché, quels sont les entrepreneurs et quels sont les ports d'escale?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les mêmes entrepreneurs.

L'hon. M. FIELDING: La Royal Mail Steam Packet Company?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui; leur premier marché était pour une durée de cinq ans; puis, la guerre a éclaté et nous l'avons continué d'une année à l'autre. A l'heure présente, comme partie de l'arrangement que nous faisons avec les îles des Antilles en vue d'une plus grande préférence, il y a un projet de service amélioré, et de service hebdomadaire, si faire se peut. Mon honorable ami sait, bien entendu, que jusqu'à présent les prix de tout sont au maximum. Nous continuons simplement ce marché pour une autre année, afin de nous permettre d'obtenir un meilleur service, un service hebdomadaire, si c'est possible et si le commerce en justifie l'établissement.

L'hon. M. FIELDING: Autant que je sache, la plupart des vaisseaux de l'Etat ne sont que des cargo-boats; cependant, si je comprends bien, dans le cas d'au moins un, sinon de deux, de ces vaisseaux se rendant aux Antilles, on a réservé un espace pour les passagers. Ces vaisseaux font-ils la navette entre les mêmes ports auxquels ce crédit s'applique où se rendent-ils dans des ports différents?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le service est établi d'Halifax et de Saint-Jean, principalement d'Halifax, à la Jamaïque. Les paquebots font escale aux îles Lucayes, aux Bermudes et au Honduras britannique; au retour ils suivent le même itinéraire. Nous n'avons pas là de service subventionné, mais à la suite d'une conférence avec les délégués des Antilles, nous avons affecté à cet itinéraire deux navires de la marine marchande que nous avons aménagés pour le transport d'une trentaine de passagers. C'est là qu'ils effectueront un service régulier. La Jamaïque et le Honduras fournissent une certaine somme; ils se sont engagés, advenant l'accomplissement des conditions du marché, à contribuer au maintien du service en comblant une certaine partie de tout déficit qui pourrait se produire. Les navires ont déjà, je crois, fait deux voyages qui, à ce qu'on me rapporte, ont été fructueux.

L'hon. M. FIELDING: Ils ne font nullement concurrence à cette ligne?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non; leur itinéraire est tout à fait différent.

L'hon. M. FIELDING: Ne font-ils pas escale aux Bermudes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si les bâtiments de cette ligne-là font escale aux Bermudes, il se peut qu'il y ait un peu de concurrence. Mais en ce moment où l'on appelle mon attention sur ce point, je dois dire que je ne suis pas très sûr que ces navires font escale aux Bermudes.

L'hon. M. FIELDING: Ils s'y arrêtaient autrefois.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui; les bâtiments de cette ligne y font escale, mais non ceux de l'autre dont j'ai parlé.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre a dit lui-même qu'ils allaient aux Bermudes. Je ne connais rien de l'affaire, mais à ce qu'il a dit, j'ai compris que les navires de l'Etat y font escale.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'en suis pas très sûr; je sais seulement que le port principal est à la Jamaïque et que de là les bâtiments s'en vont au Honduras anglais.

L'hon. M. FIELDING: Vont-ils aussi jusqu'à Nassau?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ils font escale aux îles Lucayes.

M. CAHILL: Quel résultat utile le Canada obtient-il de cette dépense?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est le seul service régulier qu'il y ait entre le Canada, l'archipel des Antilles et le Demerara, y compris les îles du Vent et les îles sous le Vent. Ce service est absolument indispensable à l'avancement de notre commerce avec ces colonies. Jusqu'ici nous l'avions maintenu à nos seuls frais; aux termes du nouveau marché, celles des îles des Antilles où les navires font escale verseront désormais une certaine partie de la subvention nécessaire au maintien de ce service.

M. CAHILL: Au point de vue pratique, qu'est-ce que ce service a rapporté au Canada? A-t-il fourni à notre commerce un aliment qui lui eût manqué sans cela? Trouvons-nous à écouler dans ces colonies des marchandises que, en l'absence de ce service, nous ne pourrions pas leur vendre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si l'honorable député daignait se reporter aux bulletins du commerce, il constaterait que le volume des exportations et des exportations entre le Canada et ces îles s'est accru dans une proportion très considérable.

M. CAHILL: Et ce sont ces navires-là qui ont transporté la marchandise?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui; c'est le seul service régulier dont elles jouissent, et c'est aussi le meilleur que nous ayons jamais eu. Les bulletins en font ressortir tout l'avantage.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je vois que Demerara est l'un des ports qu'on se propose de desservir cette année.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui; deux des navires de la marine marchande s'y sont déjà rendus.

[Le très hon. sir George Foster.]

M. SINCLAIR (Guysborough): Relèvent-ils de la compagnie adjudicataire?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, ils relèvent de la marine marchande.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est donc à dire que la marine marchande fait concurrence à la compagnie?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cela ne semble pas pratique.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce l'est en un sens, bien que, d'autre part, il en résulte une complication qui constitue un des problèmes que nous sommes à examiner.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il faudrait trancher la difficulté en usant de prudence et en ayant soin de sauvegarder l'intérêt du commerce. Si je ne me trompe, le même fait s'est déjà produit dans le service entre Halifax et Terre-Neuve, créant beaucoup de malaise et de confusion. Quatre compagnies se faisaient concurrence entre Saint-Jean et Halifax, le chiffre de leurs affaires étaient devenu si faible que le service des différents navires ne rapportait plus aucun profit. Les compagnies firent néanmoins de leur mieux pour maintenir le service.

En présence de cette situation, le Gouvernement est soudain entré en scène et a créé des embarras au peu de commerce qui restait. Il n'y avait pas assez de trafic pour faire subsister quatre compagnies, mais elles ont essayé de maintenir le service et se sont partagé le travail. L'intervention des vaisseaux de l'Etat n'a pas fait baisser le fret d'un sou. On me dit qu'ils ont adopté les mêmes tarifs que les navires commerciaux, mettant tout le monde en mauvaise posture. Si cette politique doit être suivie aux Antilles comme à Terre-Neuve, il est temps que le ministre, ou quelque autre membre du Gouvernement, s'occupe de cette affaire. Il me semble que ce n'est pas un sage principe pour le Gouvernement que de subventionner une ligne qui dessert une place comme Demerara, et puis se lancer lui-même dans cette entreprise et rendre la situation insupportable à ceux qui peinent pour réussir. Aucun homme d'affaires ne penserait à se conduire de la sorte. J'espère que mon honorable ami réfléchira à cette question et éloignera le ministre de la Marine de ces endroits, ou bien supprimera la subvention.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il y a une époque de l'année où il est avantageux d'avoir des vaisseaux supplémentaires. C'est durant la saison du sucre, lors que les vaisseaux réguliers ne peuvent suffire à transporter tout le sucre. La difficulté dont parle mon honorable ami existe réellement, mais la marine marchande est obligé de maintenir sa flotte et il lui faut avoir du fret partout où c'est possible. Il se trouve donc à y avoir de la concurrence une certaine partie de l'année, mais ces vaisseaux ont leur utilité à cette époque parce qu'il y a alors plus de fret que n'en penvent transporter les vaisseaux réguliers.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cette concurrence empêchera les profits des compagnies privées, et, l'an prochain, le ministre les verra revenir pour une nouvelle subvention. C'est ce que je veux éviter. Il ne devrait pas avoir de concurrence de cette nature. Le Gouvernement a le monopole entier de toutes les lignes. Mon très honorable ami fixe les tarifs des lignes subventionnées; ils lui sont soumis et il les approuve. Il n'est donc pas question de tarifs, et si le Gouvernement intervient et fait de la concurrence aux compagnies de vaisseaux subventionnés, leur entreprise ne sera pas rémunératrice et elles reviendront inévitablement demander une nouvelle subvention. Le ministre me comprend-il?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je saisis.

M. SINCLAIR (Guysborough): Alors, j'espère qu'il étudiera cette affaire.

M. McKENZIE: Le raisonnement de mon honorable collègue (M. Sinclair) est parfaitement clair. Nous avons un article de $340,366.60 pour une ligne du Canada aux Antilles et à l'Amérique du Sud. On nous dit que les vaisseaux de l'Etat desservent une partie de cette ligne, de sorte que nous rivalisons avec les vaisseaux qui font ce service. Et cependant, le Gouvernement est si généreux qu'il accorde à la compagnie à laquelle il fait de la concurrence une somme de plus de $340,000. Il lui donne ce magnifique handicap, puis il entre crânement en scène en disant qu'il fera des profits énormes malgré ce handicap. Mon honorable ami trouve-t-il que le Gouvernement se conduit selon un sage principe d'affaires en consacrant 75 millions des deniers du peuple à la construction de navires et à la recherche de commerce, et une fois qu'il se trouve en présence d'un ancien service sur la ligne qu'il veut exploiter, au lieu de chercher à déloger les concurrents, en leur donnant une subvention? Le peuple canadien n'approuvera pas cette conduite. De deux choses l'une: transportez ces vaisseaux ailleurs, ou si vous trouvez que le trafic est suffisant pour justifier la concurrence, supprimez la subvention. J'ai toujours cru que c'était là un principe reconnu par le Gouvernement. Si le ministre trouve que les affaires sont assez importantes pour les vaisseaux de l'Etat aussi bien que pour ceux de cette compagnie, qu'il abolisse la subvention.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous ne pouvons pas supprimer la subvention, parce que c'est un service de passagers.

M. CAHILL: Le ministre devrait réserver l'article jusqu'à ce que nous puissions bénéficier de l'avis du ministre de la Marine qui est chargé des affaires maritimes subordonnément au ministre des Chemins de fer, qui, à son tour, dépend du conseil d'administration. Attendons pour savoir si cette ligne de navires est réellement en concurrence avec nous, et si cette subvention est encore nécessaire. Cet item de crédit est d'environ $1,000 par jour, c'est beaucoup à payer, en ce moment, pour les Canadiens, particulièrement lorsque nous avons déjà quelque $200,000 par jour de pertes sur les chemins de fer nationaux canadiens. Il me semble que le ministre devrait laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce que nous trouvions quelque moyen d'économiser ces $1,000 par jour.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne vois aucune raison de réserver cet article du budget. Nous avons besoin de ce crédit. Il nous faut maintenir ce service; autrement, toute l'affaire tomberait en pièces. Les navires de cette ligne transportaient pour environ 10,000,000 de tonnes de fret.

M. CAHILL: Quelle est la nécessité de maintenir ce service lorsqu'il y a des navires de la marine marchande canadienne de disponibles?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les navires de la marine marchande canadienne ne pouvaient pas faire ce service; ce sont des cargo-boats uniquement. Cette ligne est pour les passagers comme pour le fret, et il nous faut la maintenir, si nous tenons à avoir des communications entre le Canada et ces îles.

M. ROSS: Pourquoi ne pas utiliser la marine marchande de l'Etat, lorsque l'on est à équiper deux navires pour cette ligne?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non pas cette ligne.

M. ROSS: Quelle ligne est-ce donc?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est une autre ligne faisant le service du Canada, aux îles Bahama, à la Jamaïque, au Honduras anglais; c'est une ligne toute différente.

M. ROSS: Je suis plutôt de l'avis de mon honorable ami (M. Cahill), au sujet de cet article. Il me semble que lorsque nous dépensons $340,000 par année en subventions à des navires qui font le service jusqu'aux Indes, et lorsque les navires de la marine marchande canadienne font trente-deux voyages, aux mêmes ports, sans doute, que desservent ces navires, nous pourrions très bien faire quelque économie ici.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non pas aux mêmes ports; ils sont à des milliers de milles de distance.

M. ROSS: C'est possible, mais vous avez trente-neuf navires dans la marine marchande de l'Etat, et vous êtes à la veille d'en porter le nombre à soixante. Il est inconséquent, ce me semble, et de mauvais principe, de construire des navires pour la marine marchande canadienne qui seront équipés de manière à en obtenir un profit s'ils sont mis en service, et de subventionner à la fois d'autres lignes rivales. Il est évident qu'il n'y a pas d'entente entre le ministère de mon honorable ami et celui de la Marine. Dans les circonstances, et jusqu'à ce que nous ayons quelque explication de la part du ministre de la Marine pour élucider cette question douteuse, je crois que cet article du budget devrait être réservé.

M. SINCLAIR (Guysborough): A quels ports de l'Amérique du Sud les navires qui font ce service font-ils escale?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ces navires ne vont pas jusqu'aux ports du Sud américain.

L'hon. M. FIELDING: Oui, ils se rendent à Demerara.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, ils font escale à Demerara.

L'hon. M. FIELDING: C'est là un port de l'Amérique du Sud.

M. CAHILL: Le ministre a dit que l'on avait transporté 10,000,000 de tonnes de fret. Or, d'après ce qu'on dit c'est une ligne de passagers. Combien de pasagers représentent ces 10 millions? Je ne vois pas la nécessité de subventionner un service de passagers, lorsque c'est du fret que nous voulons, et lorsque nos propres navires de fret sont arrêtés faute de cargaison. L'explication fournie par le ministre n'élucide guère la question—elle n'explique rien. Je regrette que le député de Red-Deer (M. Clark) ne soit pas à son siège. Je suis certain que s'il était ici ce soir il s'opposerait énergiquement à ce principe d'accorder des subventions à ces fins. Je pense donc que le ministre devrait laisser ce crédit en suspens et donner à notre collègue de Red-Deer l'occasion de condamner le Gouvernement pour ses dépenses excessives.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les 10 millions représentent la valeur du fret transporté. Le nombre des passagers était de plus de 1,000.

M. CAHILL: Et nous payons environ $100 chacun pour le transport de ces passagers.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous transportons le fret aussi bien que les passagers.

M. CAHILL: Mais nos propres navires sont arrêtés dans nos ports en attendant le fret à transporter. Nos propres navires peuvent évidemment transporter ce fret, nous n'avons donc pas à subventionner un service de passagers. Quel bénéfice en aurions-nous? Ne vaudrait-il pas mieux mettre fin à cette subvention et donner ce service à faire à nos navires?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: On pourrait mettre fin à cette subvention, mais c'en serait fini de notre commerce avec les Antilles, en tant qu'il s'agit de la convention intervenue entre les Antilles et le Canada. Si mon honorable ami étudiait la question, il n'en viendrait pas à la conclusion que l'on peut retrancher ce service pour le fret et les passagers. Nos navires ne transportent pas de passagers, malheureusement. S'ils avaient l'installation voulue pour transporter des passagers, il est hors de doute que nous les utiliserions à cette fin, mais ils ne l'ont pas et c'est là que se trouve la difficulté.

(Le crédit est adopté.)

Service de vapeurs entre le Canada et l'Afrique du Sud, $146,000.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est la subvention ordinaire.

M. CAHILL: J'aimerais avoir quelque renseignement au sujet de ce crédit. Se contenter de dire qu'il s'agit de la subvention ordinaire, est une bien pauvre explication de dépenses aussi considérables. Cet argent nous rapporte-t-il quelque profit? Nous donne-t-il 50 ou 10 cents au dollar, ou tout autre bénéfice? Chaque année, nous votons ces montants considérables et le ministre déclare, à propos de chacun d'eux: "C'est la subvention ordinaire." Dire que "c'est la subvention ordinaire" aurait pu paraître satisfaisant quand nos coffres débordaient d'argent, mais il n'en est plus ainsi quand l'impôt dépasse les bornes ordinaires. Notre population est assez accablée d'impôts pour que nous ne votions pas des sommes considérables sur cette seule explication générale.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si ce crédit existait déjà, c'est une assez bonne preuve que le Parlement le supposait nécessaire, et il ne semble pas qu'il soit moins nécessaire. L'année dernière, environ 10 millions de dollars valant de marchandises ont été transportés du Canada à l'Afrique du Sud par cette route. C'est la seule route subventionnée que nous avons entre les deux pays. Notre commerce avec l'Afrique du Sud s'est grandement amélioré, au cours des deux dernières années écoulées—nos marchands utilisent grandement cette ligne; en fait, c'est le seul service océanique qu'ils peuvent utiliser pour atteindre le marché de l'Afrique du Sud. On pourrait discontinuer ce service, mais il arriverait peut-être que tout notre commerce avec l'Afrique du Sud se dirigeât sur quelque autre pays.

M. CAHILL: Quel est notre principal commerce avec l'Afrique du Sud?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai dit à l'honorable député que les navires qui font ce service avaient transporté pour environ $10,585,000 valant d'exportations.

M. CAHILL: Je suppose que les articles exportés sont surtout des produits manufacturés pour la fabrication desquels nous payons, aujourd'hui, l'équivalent d'une prime.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui. Il est tout à fait nécessaire que ces manufacturiers vendent tout ce qu'ils produisent. C'est une partie de notre commerce.

M. CAHILL: Il n'est pas nécessaire qu'on impose la population du Canada pour trouver un débouché aux produits du manufacturier; c'est là l'affaire.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. CAHILL: Nous avons essayé cela avec la Roumanie. Nous avons non seulement fourni; mais encore payé pour elle les marchandises que nous lui avons expédier et cela dans le but de donner un peu de travail aux manufacturiers canadiens. Nous nous intéressons beaucoup trop à monsieur le manufacturier. Il peut très aisément pourvoir à ses besoins infiniment mieux que ne peut le faire le cultivateur ou l'ouvrier qui doit acquitter ces subventions accordées au manufacturier pour l'aider dans son industrie. Le fabricant atteint son but par deux moyens: il réclame hautement la protection pour voler le peuple et non content de cela, il doit le voler encore sous la forme de subvention.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: "Voler" est un très gros mot.

M. CAHILL: Je n'en connais pas de plus fort, si j'en conaissais un, je l'emploierais. Il n'y a pas au monde, de vole plus manifest que celui perpetré à l'endroit du peuple canadien par les manufacturiers canadiens, avec l'aide du Gouvernement. Je crois qu'il est à peu près temps que nous connaissions ces choses. Le Gouvernement devrait dire aux manufacturiers: Ces gens se révolteront, quelque jour, contre cet état de choses.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: On nous avertit de tout cela, chaque année, quand nous étudions et adoptons ces crédits.

M. CAHILL: Nous avons prêté notre or à tout pays du monde qui a voulu emprunter et cela, au point qu'aujourd'hui, nous n'avons, pour garantir la circulation de notre numéraire, que des choux et des carottes. Mais nous ne nous contentons pas d'acheter les produits du fabricant et de les vendre à des gens qui ne nous rembourseront jamais, contrairement à ce qu'ils se sont engagés de faire, nous devons, en outre, fournir les moyens de transporter de ces articles.

Ne pensez-vous pas qu'il est temps que le public se renseigne, au lieu de se laisser exploiter de jour en jour? Mon très honorable ami prétend que la manière de voir du Gouvernement est toujours la bonne. Mon expérience parlementaire me dit le contraire et le Gouvernement a du l'admette lui même souvent. Ne gaspillons plus notre argent à transporter les produits des fabricants s'il ne sont pas en état d'en payer eux-mêmes les frais. Qu'ils s'arrangent tout seuls pendant un certain temps

M. MAHARG: Notre désavantage provient-il de notre situation géographique ou de l'incurie de nos fabricants, ou bien cette subvention a-t-elle pour objet d'engager les navires à venir ici et procurer à nos fabricants un tarif moins élevé? La chose devient plus grave quand le ministre nous dit que si nous ne votons pas cette subvention, notre commerce va en souffrir. Il doit certainement y avoir quelque chose de défectueux quelque part, si pour maintenir ce commerce, il nous faut subventionner des navires pour transporter nos produits jusqu'au marché.

M. ROSS: Le Gouvernement a-t-il l'intention de mettre quelques-uns des navires de l'Etat sur la ligne du Sud-Africain?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne le sais pas. Peut-être en mettra-t-on sur la ligne de l'Ouest africain. Il s'agit ici du Sud-Africain.

M. ROSS: On devrait nous donner des renseignements.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nos exportations en Afrique ont augmenté de $4,000,000 en 1912, elles se sont élevés l'an dernier à $10,585,000.

M. ROSS: Je ne le conteste pas. Je vois que de $3,000,000 en 1914, nous avons sauté à $8,000,000 en 1920. Mais on devrait nous dire ce qu'on a l'intention de faire à l'avenir.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous mettons nos navires là où nous le pouvons. Par exemple, l'an dernier nous avions une subvention à peu près égale pour une ligne allant en Australie. Quand nos propres navires ont été mis sur cette ligne, la subvention a été retirée. Nous faisons la substitution toutes les fois que nous le pouvons.

M. ROSS: Je vois une demande de subvention de $130,000 pour l'Australie dans l'article qui suit.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est sur le Pacifique.

(Le crédit est adopté.)

Océan Pacifique, service maritime entre Canada et Australie ou Nouvelle-Zélande ou tous les deux sur l'océan Pacifique, $130,509.

M. SINCLAIR (Guysborough): La même objection que j'ai faite pour les services des Antilles et de l'Amérique du Sud peuvent s'appliquer dans ce cas. Il y a actuellement trois projets pour établir un service mensuel entre le Canada et l'Australie.

[M. Cahill.]

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le premier a trait au service dont j'ai parlé il y a un instant, c'est-à-dire des ports de l'Atlantique en Australie et Nouvelle-Zélande. On l'a retiré.

M. SINCLAIR: Malgré que nous établissions un service sur l'Atlantique avec nos navires de l'Etat, nous allons subventionner des services semblables avec ce crédit.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, pas semblables. Le service qui fonctionnait depuis un certain nombre d'années entre les ports de l'Atlantique et l'Australie et la Nouvelle-Zélande ne servait qu'au transport des marchandises. Nous y avons mis nos propres navires, et la subvention a été retirée. Sur le Pacifique, la Nouvelle-Zélande contribue avec nous pour entretenir un service de marchandises et de passagers; les bateaux partent à intervalles réguliers de Vancouver et de Victoria, s'arrêtent à Fidji, en Nouvelle-Zélande et en Australie. C'est un service de première classe. Il y a deux ans, nous avons donné une subvention de $180,000; nous l'avons réduite à $130,000. Je regretterais infiniment de voir supprimer cette subvention, car cela entraînerait la suspension du service.

M. McKENZIE: Est-ce un navire de la flotte du Pacifique Canadien?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, de la ligne Union.

M. SINCLAIR: Si le ministre voulait bien nous dire quels sont les ports desservis par cette ligne et les voyages prévus par le Département, nous serions en état de mieux comprendre l'article.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La ligne va de Vancouver à Victoria.

M. SINCLAIR: Je parle de la ligne de ce côté-ci.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je parle de l'autre.

M. SINCLAIR: Celle-là ne me préoccupe pas. Mon très honorable ami me dit que c'est la ligne de l'Atlantique qu'il va subventionner.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami et l'autre honorable député pensaient qu'il s'agissait de la côte du Pacifique. Ils confondent ce service avec le service de la côte de l'Atlantique. Pendant plusieurs années, nous avons subventionné un service entre les ports du Cana-

da sur l'Atlantique et les ports de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Cette subvention a été mise de côté parce que la marine marchande canadienne a mis ses propres navires en service sur cette ligne.

M. SINCLAIR (Guysborough): La marine marchande se propose d'établir deux lignes sur le Pacifique avec des départs mensuels de Vancouver en Australie, directement et des départs mensuels directement de Vancouver à la Nouvelle-Zélande. Est-ce que ce service sera semblable à celui que mon honorable ami se propose de subventionner?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne connais pas en réalité les ports où ces navires touchent, mais le service ayant pour but l'Australie, ils toucheront probablement à Sidney, comme dans le cas du service qu'on propose de subventionner. Je ne sais pas si les ports d'escale sont les mêmes dans le service de la Nouvelle-Zélande.

M. SINCLAIR: La même critique s'applique à ce cas comme à l'autre. Mon très honorable ami paye $130,000 pour se faire enlever son propre commerce. Il devrait mettre de côté l'adoption de ce crédit afin de consulter le ministre de la Marine et s'assurer si, oui ou non, on peut se dispenser de ce subside comme on l'a fait pour le service de l'Atlantique.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les navires mis en service par la marine canadienne sur le Pacifique sont exclusivement des navires pour le transport des marchandises. Si nous voulons avoir un service de première classe entre le Canada et l'Australie et la Nouvelle-Zélande, il nous faut des navires susceptibles de transporter les passagers aussi bien que les marchandises.

M. ROSS: Est-ce que les navires du service Atlantique transportent des passagers?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non.

M. SINCLAIR: Il en est qui peuvent transporter des passagers. Je sais qu'il y en a un qui est parti d'Halifax, il y a quelques jours, avec des passagers.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pas sur ce service. Les deux navires qui ont été aménagés pour le transport des passagers vont à la Jamaïque, Nassau et au Honduras anglais.

M. McKENZIE: Il devrait y avoir une entente parfaite entre le ministre de la Marine et celui du Commerce quant aux nouveaux services à établir. Le ministre voudra-t-il nous dire s'il a été consulté au sujet des nouveaux services que doivent entreprendre les navires du Gouvernement?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je puis assurer mon honorable ami que je ne dirige pas la marine marchande.

M. McKENZIE: Alors, l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) avait raison en disant qu'une entente devrait exister entre le ministre de la Marine et celui du commerce touchant ces sujets.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami ne doit pas oublier que les types de navires utilisés dans ces services sont différents. L'un est seulement pour les marchandises et l'autre pour les passagers et les marchandises.

M. McKENZIE: Ces services sont faits pour le même peuple et je ne crois pas qu'il soit bon qu'un ministère agisse indépendamment de l'autre quand les affaires sont pour ainsi dire les mêmes. Notre but est de faire du commerce entre le Canada et le reste du monde, et vice versa. Si cela doit se faire par les navires appartenant au Gouvernement nous ne devrions pas subventionner des compagnies pour accomplir le même service. On ne devrait pas dépenser inutilement l'argent du trésor.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La chose serait bien simplifiée si les navires étaient du même type.

M. SINCLAIR: Combien de navire la compagnie subventionnée compte-t-elle mettre en service sur cette ligne?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Un voyage se fait toutes les quatre semaines et les ports d'escale sont Vancouver, Victoria, Honolulu, les îles Fidji, Auckland et un port d'Australie.

M. ROSS: Combien de passagers portent ces navires?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: En 1919 ils en ont transporté 9,521. La valeur des cargaisons exportées était de $5,305,000.

M. McKENZIE: Cette ligne a été subventionnée depuis nombre d'années, je crois, et, de ce que les ministres nous ont dit, on ne s'est pas plaint d'encombrement ou du fait que les navires ne pouvaient pas transporter ce qu'on leur offrait. Si nous avons le service nécessaire en raison de cette subvention, pourquoi placer nos navires sur le même service quand nous pourrions avantageusement les utiliser ailleurs?

Il nous faut des bateaux sur le Saint-Laurent pour transporter le charbon dans les localités où on en a grand besoin. Voilà un service d'intérêt strict pour notre population et dont la nécessité se fait terriblement sentir. Je ne vois rien dans les propositions du ministre de la Marine qui indique une provision pour un service de ce genre. Il semble être pourtant plein de sollicitude pour l'Australie, la Nouvelle-Zélande et autres pays. Si le ministre peut se dispenser de ces voyages lointains et mettre ces navires sur des routes au cœur même de notre pays c'est ce qui fera bien mieux l'affaire de notre population que de chercher du trafic dans l'océan Pacifique, en Nouvelle-Zélande, en Australie ou dans quelques ports lointains. On semble ériger en principe qu'il faut tenir ces navires hors de vue du peuple, crainte que celui-ci trouve à redire.

Je désire porter à la connaissance du ministre quelque chose que j'ai découvert dans ces deux derniers jours et que je ne connaissais pas auparavant. J'ai trouvé que les vaisseaux norvégiens qui avaient l'habitude de transporter du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal et dans les ports du Saint-Laurent, en sont presque empêchés par suite d'un décret du conseil adopté en 1902, et bien que la situation ait été améliorée par un décret du conseil qui permettait à ces vaisseaux de naviguer,—je comprends que le dernier décret leur donnant cette permission date de 1915 et il expirait en 1916, de sorte qu'un navire norvégien ne peut pas se livrer au cabotage au Canada et il sera très difficile à nos marchands de charbon d'obtenir des navires pour transporter leurs produits.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ces navires ne peuvent faire du cabotage au Canada?

M. McKENZIE: Ils ne peuvent pas transporter une livre de fret d'un port canadien à un autre port canadien. Le transport du charbon de North-Sydney à Montréal se fait naturellement entre ports canadiens et ces vaisseaux ne peuvent pas toucher à ce trafic. Par conséquent, il est très important que nos navires puissent le faire—je ne demande pas qu'ils le fassent pour rien—aussi bon marché que possible pour que nos compagnies puissent passer des marchés avec Québec, Montréal et autres localités avec l'assurance d'avoir toujours des navires pour transporter leur charbon. Le ministre ne sait peut-être pas que c'est la situation aujourd'hui. J'ai fait des enquêtes depuis deux jours aux département de la Marine et des Douanes et on m'a appris positivement ce soir qu'aucun navire norvégien ou aucun navire étranger ne pouvait transporter du fret entre un port et un autre au Canada.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: A moins que leurs pays n'accordent le même droit à nos navires. Je suppose que c'est le principe.

M. McKENZIE: C'est la situation maintenant. Nous n'avons rien à envoyer en Norvège et il n'y a rien à faire une fois arrivés là-bas, de sorte que la réciprocité ne nous servirait à rien. Je suis très content pour cette raison que nous ayons ces navires, et je suis sûr que le ministre et son collègue de l'autre département se souviennent qu'il n'y a pas de meilleur service à quoi les employer.

M. BUTTS: Mon honorable ami (M. McKenzie) a parlé très souvent de ces navires et du commerce de charbon du Saint-Laurent. Il a parlé de la chose il y a plusieurs jours. Je ne crois pas m'avancer trop en disant à mon honorable ami que je sais de source certaine que les navires dont il parle comme étant retenus dans différents ports sont en réparation pour le moment et préparés pour le trafic du charbon de l'été prochain, qu'ils sont maintenant engagés et qu'ils transporteront le charbon de Sydney Harbour à Montréal et dans les différents ports du Saint-Laurent.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cela répond à la question de mon honorable ami.

M. McKENZIE: Je suis heureux que l'honorable député soit venu au secours du ministre. Mon très honorable ami ne savait pas ce qui se passait dans son département. Maintenant, nous savons de la source la plus certaine que certaines réparations se font et qu'on pourra probablement passer quelques marchés.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami doit être satisfait.

M. SINCLAIR (Guysborough): Une autre particularité de cette affaire et que le ministre n'a pas dû examiner, c'est l'énorme dépense qui découle de ce service en Nouvelle-Zélande et en Australie fait par ces grands navires, s'il n'y a pas de trafic pour eux. S'il est vrai que le service que nous avons actuellement peut transporter les marchandises qui passent entre Vancouver, l'Australie et la Nouvelle-Zélande,

pourquoi proposons-nous maintenant d'employer cinq navires de 8,000 tonnes pour faire la concurrence au service que nous subventionnons maintenant? Voici ce que dit le ministre de la Marine et des Pêcheries:

Service entre Vancouver, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Inauguré le 23 février 1920: Départs mensuels; cinq navires à vapeur de 8,100 tonneaux sont affectés à ce service. Ces navires font escale à l'aller et retour à Wellington, Auckland, Sydney et Melbourne.

Les dépenses de la mise en service de ces cinq gros navires à vapeur entre Vancouver et l'Australie seront énormes. Ces navires sont tenus de faire la traversée du Pacifique en brûlant de la houille qui coûte six piastres la tonne. Le moins qu'un navire de ces dimensions puisse brûler, c'est 50 tonnes par jour, de sorte que la dépense s'élève à $300 de ce seul chef de cinq navires consommeront donc pour au moins $1,500 de charbon par jour pendant la traversée de l'océan Pacifique et il s'agit d'un item de peu de conséquence comparativement aux salaires des équipages et les autres frais que comporte un navire en service. Pour moi, ce projet est insensé, à moins que le ministre soit en mesure d'établir que le volume du trafic entre Vancouver et les ports de l'Australie ainsi que de la Nouvelle-Zélande a énormément augmenté. Le ministère de la Marine se propose d'affecter au nouveau service cinq gros navires qui sont la propriété de l'Etat, tandis que le ministre du Commerce et de l'Industrie demande au Parlement de subventionner les navires de la ligne maritime qui étaient jadis affectés à ce service; or, nous n'avons pas le moindre renseignement pour nous rendre compte si l'nauguration de ce nouveau service est bien nécessaire.

Si le ministre voulait m'en croire, il ne presserait pas l'adoption de l'item en question avant de s'être consulté avec le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. ROSS: En réponse à une question que j'ai posée, le ministre a déclaré que ces navires ont transporté 9,000 passagers de Vancouver aux divers ports australiens. Cela veut-il dire que les navires subventionnés ont transporté 9,000 passagers?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Oui.

M. ROSS: La réponse du ministre signifie-t-elle aussi que les marchandises d'une valeur de $5,000,000 qui ont été expédiées du Canada en Australie ont été transportées à bord de ces navires?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Oui.

M. ROSS: Quel est le tonnage de ces navires?

M. PECK: Certains des navires affectés au service australien sont des paquebots de première classe jaugeant dix, douze et même quinze mille tonneaux. Nos navires ne sont pas de la même classe.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Le *Makura* a un tonnage brut de 8,200 tonneaux tandis que le *Niagara* jauge 13,444 tonneaux.

M. ROSS: Nos navires ont une capacité de 8,100 tonneaux?

Le très hon, sir GEORGE FOSTER : Oui.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre Mulgrave et Canseau, $13,500.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce marché a-t-il été renouvelé pour l'année prochaine?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER : Je le crois; en tout cas, il le sera.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre Pictou, Montague, Murray-Harbour et Georgetown, $6,000.

M. McISAAC: La convention pour ce service a-t-elle été renouvelée?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'en suis pas certain; mais voilà à peu près le temps de signer le contrat.

(Le crédit est adopté.)

Dépenses relatives à la surveillance des services maritimes subventionnés, $4,000.

L'hon. M. FIELDING: Avant l'adoption de ce crédit, je tiens à rappeler au souvenir de mon très honorable ami qu'à la dernière session, j'ai appelé son attention sur l'omission que je supposais être accidentelle d'une faible subvention de $1,000 pour le service d'un navire à vapeur entre la ville de Lockport et Froude's-Point. Il s'agit d'un service qui relie la ville de Lockport au réseau des chemins de fer nationaux canadiens. Mon très honorable ami a excusé cette omission l'année dernière, en prétendant que le trajet est de trois quarts de mille purement et simplement et que le service se fait par bac. J'ai fait observer dans le temps que le ministre avait été induit en erreur. Par terre, la distance est de quatre à cinq milles tandis qu'elle est de quatre milles par eau. En réalité ce ser-

vice est fort important. Il ne s'agit pas de subventionner une compagnie en particulier, car le service est maintenu par la ville de Lockport; quand il se produit un écart entre les recettes et les dépenses, les citoyens sont taxés afin de combler le déficit. Pour moi, cette subvention est aussi légitime que la plupart de celles qui sont accordées par le département. J'ai l'intime conviction que mon très honorable ami a été induit en erreur lorsqu'il a invoqué l'excuse que l'on sait pour s'abstenir de verser cette subvention. J'appelle donc son attention sur cette question dans l'espoir qu'il réparera l'injustice commise quand il soumettra ses crédits supplémentaires à l'assentiment du Parlement. Il n'est nullement question de subventionner une entreprise particulière ou quelque chose de cette nature. Ce service est maintenu par les autorités municipales de Lockport et il est d'une importance vitale tant pour les habitants de l'endroit que pour le réseau des chemins de fer nationaux canadiens. Lockport est l'une des villes les plus considérables du littoral méridional et c'est aussi un centre de pêche très important.

La pêche y est déjà très active, mais elle le serait encore plus si les facilités de transport étaient meilleures. Mon très honorable ami ne peut pas introduire un crédit maintenant, mais j'espère qu'il prendra note de la chose et pourvoira aux besoins de ce service dans les crédits supplémentaires.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne manquerai pas de l'examiner.

(L'article est adopté.)

Administration centrale.—Brevets et droits d'auteurs—Appointements, $161,292.50; dépenses casuelles, $35,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cette augmentation de $29,000 a-t-elle sa raison d'être?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Elle est due principalement au nouveau classement des fonctionnaires. Puis, il y a quelques nouveaux employés dont on a besoin pour se débarrasser du travail qui est en retard et qui a été accumulé pendant les dernières années de la guerre. On a nommé de nouveaux examinateurs, car le nombre des brevets a augmenté sensiblement. Pendant la guerre, les demandes n'étaient pas si nombreuses; maintenant, elles s'accumulent et quand les gens paient pour avoir leurs brevets, il faut les leur donner. J'ai examiné soigneusement la chose et je puis assurer mon honorable ami qu'on n'a fait aucune nomination inutile.

[L'hon. M. Fielding.]

L'hon. M. FIELDING: Doit-on faire quelque chose au sujet des droits d'auteurs au cours de la présente session? Y a-t-il un projet en vue?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, il y a un projet de loi en préparation.

(L'article est adopté).

La séance est levée à minuit moins cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur.

Lundi, 4 avril 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔTS DE RAPPORTS ET DOCUMENTS

Par l'hon. M. TOLMIE: Le rapport annuel du directeur général vétérinaire pour les années terminées le 31 mars 1919 et le 31 mars 1920.

Par le très hon. M. MEIGHEN: Le 4e volume du Rapport de l'auditeur général.

Par le très hon. M. MEIGHEN: La correspondance relative à la nomination de sir Thomas White, comme arbitre dans l'arbitrage du Grand-Tronc.

Par M. l'ORATEUR: Copie d'un décret du conseil relatif à la nomination d'un gérant pour le restaurant du Parlement.

1re LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 53), présenté par M. Douglas (Strathcona), tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Fort-Smith;

Le 2e (bill n° 51), présenté par M. Copp, tendant à faire droit à George Elmor Glossop.

2e LECTURE

De cinq projets de loi adoptés par le Sénat:

Le 1er (bill n° 45), présenté par M. Hocken, tendant à faire droit à William Henry Coulson;

Le 2e (bill n° 46), présenté par M. Douglas (Strathcona), tendant à faire droit à Elizabeth Alexander;

Le 3e (bill n° 47), présenté par M. Best, tendant à faire droit à William Gleaves Doyle;

Le 4e (bill n° 49), présenté par M. Fripp, tendant à faire droit à Dorothy Mearuel Score.

Le 5e (bill n° 50), présenté par M. Hocken, tendant à faire droit à Henry William Maynard.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À FAIRE PASSER SOUS L'AUTORITÉ DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER LES BATEAUX DE LA MARINE MARCHANDE.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est) demande à déposer un projet de loi (bill n° 54), tendant à modifier la loi des chemins de fer dans le but de faire passer sous la juridiction de la commission des chemins de fer les bateaux de la marine marchande.

—Cette mesure est identique à celle que j'ai présentée l'année dernière. Ce bill est comme une plante vivace. J'ose espérer que le temps est proche où mes collègues tant de la gauche que de la droite se rendront pleinement compte de l'importance de ce projet de loi et décideront de l'inscrire dans nos Statuts.

Le projet vise à placer sous la juridiction de la commission des chemins de fer les bateaux navigant dans nos eaux intérieures. J'ai rayé du projet l'article se rapportant à l'autorité à exercer sur les navires cabotiers. Le projet vise simplement les bateaux navigant dans les eaux intérieures et il renferme une disposition fixant les limites de ces eaux telles qu'elles sont définies dans les Statuts.

J'ose espérer que le projet de loi sera approuvé par le Parlement et qu'il deviendra loi avant la fin de la session.

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

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DE 1909 RELATIVE AUX ENGRAIS CHIMIQUES

M. CALDWELL demande à déposer un projet de loi (bill n° 55), tendant à modifier la loi de 1909 relative aux engrais chimiques.

Je ne propose pas d'apporter des modifications radicales à la loi concernant les engrais chimiques. Ce bill vise purement et simplement à imposer un meilleur système d'étiquetage des engrais chimiques qui sont offerts en vente, afin que le cultivateur sache exactement ce qu'il achète. Le bill tend à obliger le fabricant d'engrais à spécifier les matières d'où sont tirés les divers ingrédients chimiques ainsi que les quantités d'acide phosphorique que renferme l'engrais qu'il offre en vente. La majorité des fabricants d'engrais canadiens seront, je pense, en faveur de la modification que je propose, pour la bonne raison que quelques manufacturiers peu scrupuleux font entrer dans la composition de leurs produits des ingrédients inutiles à la nourriture des plantes tels que du cuir moulu et de la graine de moutarde, qui renferment de grandes quantités d'amoniac.

(La motion est adoptée et le projet est lu pour la 1re fois.)

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DE L'IMMIGRATION AU SUJET DE L'EXPULSION DES GENS DANGEREUX

M. LAPOINTE demande à déposer un projet de loi (bill n° 56) tendant à modifier la loi sur l'Immigration au sujet de l'expulsion des gens dangereux.

—Le projet de loi vise à l'abrogation de certaines dispositions de la loi adoptée par le Parlement au cours de la session de 1919. La disposition la plus importante dont le bill réclame l'abrogation, c'est cette partie de ladite loi qui confère aux autorités du département le pouvoir d'expulser sans aucune forme de procès, des gens qui sont légalement citoyens du Canada. Le projet de loi est identique à celui qui fut présenté devant le Sénat par le Gouvernement l'année dernière et qui fut rejeté. J'ai demandé dans le temps au premier ministre, si le Gouvernement soumettrait le bill à l'assentiment de la Chambre des communes, mais je fus informé qu'il était impossible de songer à ramener le bill aux communes dans le cours de la même session, après qu'il eut été rejeté par le Sénat. J'ai attendu jusqu'aujourd'hui, espérant que le Gouvernement se déciderait à soumettre de nouveau ce projet de loi à l'assentiment de la Chambre des communes, et j'ajoute, sans la moindre hésitation, que je serais prêt à me désister, si le Gouvernement veut bien prendre le projet de loi à son compte.

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

L'ARBITRAGE RELATIF AU RÉSEAU DU GRAND-TRONC

L'hon. CHARLES MURPHY: Etant donné qu'il est annoncé publiquement que les délibérations du tribunal d'arbitrage relatif au rachat du réseau du Grand-Tronc

ne pourront être terminées à la date du 9 courant, est-ce l'intention du Gouvernement d'accorder une prorogation de délai à la compagnie?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Le Gouvernement n'a pas encore pris de décision à ce sujet; nous sommes en correspondance avec les intéressés.

LA CONFÉRENCE DES REPRÉSENTANTS DES MÉTIERS DU BÂTIMENT

L'hon. CHARLES MURPHY: Le Gouvernement a-t-il l'intention de défrayer les dépenses des délégués, qui prendront part à la conférence des métiers du bâtiment et que le Gouvernement, si je ne me trompe, a convoqué ici à Ottawa pour le mois prochain?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je n'ai pas de renseignement à ce sujet; cependant, je m'en procurerai et je les communiquerai à mon honorable ami demain.

DEMANDE D'AIDE DU GRAND-TRONC

M. CASGRAIN: J'ai l'honneur de signaler à la Chambre certain article qui a paru dans le numéro du soir du *Citizen* d'Ottawa du 1er avril, lequel annonce que "la situation des chemins de fer aurait été discutée à un caucus ministériel". Il est dit dans le cours de cet article que demande a été faite au nom de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc d'une somme de plus de 80 millions sous forme d'aide. Est-ce que cette aide lui a été donnée.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Nulle autre que celle dont il est fait mention au budget.

CESSION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

L'hon. H. S. BELAND: J'ai lu dans la *Gazette* de Montréal de ce matin le compte rendu d'un discours fort remarquable prononcé à Montréal, samedi dernier, par le premier ministre. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je vais en lire la fin et, ensuite, je poserai une question. Voici en quels termes le premier ministre se serait exprimé:

L'Etat a pris les chemins de fer à sa charge, non pas de son propre mouvement, mais parce qu'ils lui ont été imposés. Il fera l'expérience de l'exploitation, et s'il ne peut réussir d'autres pourront le remplacer.

La question que je désire poser au premier ministre est de savoir si cette déclaration laisse présager la cession prochaine par l'Etat des chemins de fer nationaux à des particuliers, puisque l'expérience n'a évidemment pas réussi.

[L'hon. M. Murphy.]

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je dois dire que non.

INTÉRÊTS DUS PAR LE GRAND-TRONC

M. McKENZIE: Je désire signaler au ministre des Chemins de fer certaine dépêche envoyée de Montréal au *Citizen* de ce matin, laquelle porte que le Grand-Tronc a omis de payer les intérêts échus sur ses obligations et que, selon la teneur de cette dépêche, la situation financière de la compagnie a mauvaise apparence. Cela est-il vrai et, dans l'affirmative, quel en sera l'effet sur les négociations qui ont lieu entre le Gouvernement et la compagnie?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Le Gouvernement ne sait point si la compagnie est arriérée dans le payement des intérêts. Il y a, je crois, certaines obligations sur lesquelles l'intérêt est dû aujourd'hui. Je dois dire à cet égard, comme à l'égard d'autres matières qui s'y rattachent, qu'une correspondance est engagée, mais non encore terminée. Quand elle aura pris fin, les détails en seront donnés au Parlement.

LA PETITE VÉROLE À BORD DE "SCANDINAVIAN"

M. GOULD: Un passager du *Scandinavian*, récemment arrivé à Saint-Jean, me fait savoir que l'on a trouvé à bord un cas de petite vérole. Il me dit que c'étaient tous des passagers ayant chambre à bord, que tous mangeaient à la même table et que cent quatre d'entre eux furent débarqués à l'île Partridge, pendant que les autres purent se rendre à leur destination. Il ne proteste point contre le traitement infligé à ceux-là, mais il désire en connaître le motif et savoir de qui est venu l'ordre de permettre à quelques-uns qu'ils se rendissent à leur destination pendant que d'autres devaient être détenus.

L'hon. J. A. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): C'est la première fois que j'entends parler d'un cas de petite vérole à bord d'un de nos bateaux. Je ne connais pas bien les circonstances de cette affaire; je me renseignerai et je ferai part de ces renseignements à mon honorable ami demain.

DEMANDE DE DOCUMENTS

M. LEGER: Le 14 mars dernier, la Chambre ordonnait le dépôt:

De copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents touchant la démission de M. John Sheridan, surintendant des Indiens pour le district de la côte Nord, dans la province du Nouveau-Brunswick, en 1920; aussi: copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents touchant sa réintégration.

Je désirerais savoir quand je puis espérer le dépôt de ces pièces.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je m'informerai de la chose et il en sera parlé demain.

QUESTIONS

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

LES FETES RELIGIEUSES DANS L'ADMINISTRATION

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Est-il vrai que, contrairement à la promesse formelle de sir Robert Borden,—faite au Parlement lors de la session dernière,—les fonctionnaires civils ont été forcés de travailler les jours de fêtes religieuses catholiques, notamment le jour de la Toussaint, le jour de l'Immaculée Conception, et le jour de l'Epiphanie?

2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons le Gouvernement a-t-il agi dans ce sens?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je dirai, en réponse aux questions 1 et 2, que l'assurance donnée par rapport à ce qui en constitue l'objet se trouve aux pages 4344-4347 (v.f.), volume V des Débats de 1920. Il suffit d'y lire le compte rendu de la discussion qui eut lieu à cet égard, ainsi que les requêtes présentées au premier ministre concernant l'observance des fêtes de l'Epiphanie, de l'Ascension, de la Toussaint et de l'Immaculée Conception pour incliner à conclure que, selon l'usage et la coutume, les catholiques d'Ottawa qui font partie du personnel devraient être libres d'observer ces fêtes en se rendant au temple ou en suivant différentes cérémonies religieuses prescrites par les lois de leur Eglise sans réduction d'appointements pour avoir assisté à ces exercices pendant le temps qu'ils sont censés devoir consacrer au service public. Voilà pourquoi les différents ministres ont décidé que tout employé de leurs ministères respectifs appartenant à la foi catholique aurait toute la liberté que je viens de mentionner. Les dernières paroles de sir Robert Borden, page 4347, sembleraient même comporter non seulement que ces privilèges doivent être accordés, mais que tous ces jours-là devraient être reconnus comme jours de fête pour le personnel administratif à Ottawa. L'assurance donnée pouvant avoir été ainsi comprise, et acceptée, il a été ordonné que la loi telle quelle fût mise à exécution.

M. SEGUIN demande:

Contrairement à ce qui a été fait l'an dernier, le Gouvernement entend-il exempter les fonctionnaires catholiques de l'obligation de travailler lors de leurs fêtes religieuses, notamment la Toussaint, l'Immaculée Conception et l'Epiphanie?

Le très hon. M. MEIGHEN: La réponse à cette question se trouve comprise dans celle qui a été donnée à la question portant le n° 1 sur le Feuilleton d'aujourd'hui.

MARINE COMMERCIALE DE L'ETAT

M. DUFF demande:

1. Quels sont les noms des vapeur de la flotte du gouvernement canadien qui ont été en service à venir au 31 décembre 1920?

2. Où ces vapeurs ont-ils été construits enregistrés, à venir à la date susdite, inclusivement?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Une liste a été annexée aux questions 1 et 2 à titre de réponse. La voici:

Steamers de la marine commerciale canadienne mis en service jusqu'au 31 décembre 1920.

Nom du steamer — où construit — où enregistré:

Canadian Adventurer, Port-Arthur (Ont)., Montréal.
Canadian Aviator, North-Vancouver, Montréal.
Canadian Beaver, Collingwood (Ont.), Montréal.
Canadian Carrier, Port-Arthur (Ont.), Montréal.
Canadian Conqueror, Montréal, Montréal.
Canadian Exporter, Vancouver, Montréal.
Canadian Farmer, Collingwood (Ont.), Montréal.
Canadian Gunner, Collingwood (Ont.), Montréal.
Canadian Highlander, North-Vancouver, Montréal.
Canadian Hunter, Lauzon, Lévis (Qué.), Montréal.
Canadian Importer, Vancouver, Montéal.
Canadian Inventor, Vancouver, Montréal.
Canadian Mariner, Halifax, Montréal.
Canadian Miller, Montréal, Montréal.
Canadian Miner, Trenton, Montréal.
Canadian Navigator, Montréal, Montréal.
Canadian Observer, Collingwood (Ont.), Montréal.
Canadian Otter, Welland (Ont.), Montréal.
Canadian Pioneer, Montréal, Montréal.
Canadian Planter, Montréal, Montréal.
Canadian Prospector, Vancouver, Montréal.
Canadian Raider, North-Vancouver, Montréal.
Canadian Rancher, Trois-Rivières, Montréal.
Canadian Ranger, Montréal, Montréal.

Canadian Recruit, Collingwood (Ont.), Montréal.
Canadian Rover, Collingwood (Ont.), Montréal.
Canadian Runner, Port-Arthur (Ont.), Montréal.
Canadian Sailor, Port-Arthur (Ont)., Montréal.
Canadian Sapper, Trenton Montréal.
Canadian Sealer, Trenton, Montréal.
Canadian Seigneur, Montréal, Montréal.
Canadian Settler, Trois-Rivières, Montréal.
Canadian Signaller, Collingwood (Ont)., Montréal.
Canadian Sower, Port-Arthur (Ont)., Montréal.
Canadian Spinner, Montréal, Montréal.
Canadian Squatter, Welland (Ont.), Montréal.
Canadian Trader, Port-Arthur (Ont)., Montréal.
Canadian Trapper, Lauzon, Lévis, Montréal.
Canadian Trooper, North-Vancouver, Montréal.
Canadian Victor, Montréal, Montréal.
Canadian Volunteer, North-Vancouver, Montréal.
Canadian Voyageur, Montréal, Montréal.
Canadian Warrior, Collingwood (Ont.), Montréal.
Canadian Winner, Victoria, Montréal.

PAIEMENTS FAITS A MM. LES JUGES RIDDELL ET LATCHFORD

M. CLARKE (Bruce) demande:

1. A-t-on appelé l'attention du Gouvernement sur le témoignage que M. R. T. Harding a donné devant un comité de la législature ontarienne, comportant qu'il avait lui-même payé à même les fonds publics la somme de 2,000 dollars à chacun des juges Riddell et Latchford, siégeant en qualité de commissaires dans une enquête publique où M. Harding était procureur de la poursuite?

2. L'acceptation, par ces deux juges, du paiement susdit ou de tout autre paiement pour siéger à titre de commissaires, constitue-t-elle une contravention à l'article 12 de la Loi des Juges modifiée en 1920?

3. Dans l'affirmative, que doit faire le Gouvernement à ce sujet?

Le très hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice):

1. Non.

2. L'article 12 est ainsi conçu:

1) Nul juge ne doit recevoir une rémunération en plus de son traitement de juge pour remplir les fonctions d'administrateur ou d'adjoint du Gouverneur général, ou pour une fonction ou un service judiciaire ou exécutif, qu'il peut subséquemment être requis de remplir pour le gouvernement du Canada, ou en son nom, ou pour le gouvernement d'une province du Canada. Néanmoins, le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un juge en vertu des dispositions de toute loi fédérale ou provinciale, actuellement en vigueur.

2) Tout juge qui peut être nommé à cette fin par le Gouverneur en conseil ou le lieutenant-gouverneur en conseil doit, sans rémunération supplémentaire, exécuter toute commission ou faire toute enquête pour laquelle il a été nommé commissaire en vertu d'une autorité à cet égard qui peut être exercée par le Gouverneur en conseil ou le lieutenant-gouverneur en conseil, y compris l'exercice des fonctions d'arbitre dans toute cause où il peut être chargé d'agir par l'autorité compétente. Néanmoins, un juge, pendant qu'il remplit les fonctions de commissaire ou d'arbitre, à la nomination du Gouverneur en conseil, a droit à ses frais de déplacement ou de transport et à une allocation de subsistance au taux et aux conditions prévus à l'article dix-huit de la présente loi et ce juge, quand il est employé en vertu de l'autorité du lieutenant-gouverneur en conseil, peut recevoir du lieutenant-gouverneur en conseil ses frais de déplacement ou de transport et une allocation de subsistance n'excédant pas la somme à laquelle il aurait droit en vertu dudit article dix-huit.

La question a trait à des faits et à l'interprétation de la loi. Le ministère ne connaît pas les faits; il n'a pas l'habitude et il ne peut pas prendre sur lui d'interpréter la loi.

3. Répondu sous les numéros 1 et 2.

LA CULTURE DES TABACS

M. GERVAIS demande:

1. Pourquoi les rapports sur la culture du tabac, publiés dans le Bulletin mensuel de janvier 1921, sont complets et détaillés quant à la province d'Ontario, et ne le sont pas pour la province de Québec?

2. Pourquoi cette différence?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce):

Le Bulletin mensuel de la statistique agricole du mois de janvier 1921 donne, quant à la province d'Ontario, l'étendue et le rendement, par comtés et townships, de la culture des différentes espèces de tabac en 1920. Relativement à la province de Québec, il indique l'étendue et le rendement de cette culture pour la province entière, sans différencier les espèces.

2. Les calculs relatifs à la province d'Ontario sont fournis au bureau fédéral de la statistique par la division des tabacs de la station agronomique centrale. Quant à la province de Québec, l'étendue et le rendement sont estimés conjointement par le bureau fédéral et le bureau provincial de la statistique qui ne donnent pas de précisions par comtés et municipalités. Le recensement de 1921 recueillera des données plus exactes.

M. THOMAS CANTLEY

M. DUFF demande:

1. M. Thomas Cantley, de New-Glasgow (N.-E.) est-il directeur des chemins de fer nationaux du Canada?

2. A-t-on placé un wagon particulier à sa disposition depuis sa nomination?

3. Quel est le nom ou le numéro de ce wagon?

4. Ce wagon est-il muni d'un chef, d'un garçon et de tous les approvisionnements voulus?

5. Combien ce wagon a-t-il coûté au pays depuis qu'on l'a placé au service de M. Cantley?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Oui.

2. Non. Dans deux circonstances, M. Cantley, pour des raisons particulières, a eu l'usage du wagon du surintendant à New-Glasgow pour deux voyages entre cet endroit et Halifax, aller et retour.

3. Répondu sous le numéro 2.

4. Répondu sous le numéro 2.

5. Répondu sous le numéro 2.

LE CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN A QUEBEC

M. MICHAUD demande:

Quelles ont été les recettes brutes du chemin de fer de Saint-Jean à Québec pendant le dernier exercice?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): $218,127.54.

TRAVAUX AUX STATIONS DE CHARNY ET DE SAINTE-FOYE

M. PARENT demande:

1. Y a-t-il une station appelée Charny sur l'Intercolonial?

2. Dans l'affirmative, y construit-on des édifices quelconques?

3. Quelle est la nature des matériaux qui servent à la construction?

4. Où a-t-on obtenu ces matériaux?

5. A-t-on en partie ou complètement démoli la rotonde à Sainte-Foye, devant le pont de Québec?

6. Dans l'affirmative, qu'a-t-on fait de la brique de cette rotonde?

7. Sur instruction de qui cette rotonde a-t-elle été démolie?

8. Qui a donné les instructions sur l'emploi de cette brique?

9. Y a-t-il similitude entre la brique utilisée à Charny et la brique enlevée à la rotonde de Sainte-Foye?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Oui.

2. Non.

3 et 4. Répondu sous le n° 2.

5. Oui, en partie.

6. On s'en est servi pour agrandir la rotonde à locomotives de la Chaudière, près Charny.

7. La démolition en a été autorisée par la décision que l'administration a prise de centraliser à la Chaudière toutes les opérations de tête de ligne de l'Intercolonial, du Transcontinental et du Grand-Tronc.

8. Répondu sous le n° 7.

9. Les briques prises à la rotonde du Pont ont servi à l'agrandissement de celle de la Chaudière, et l'on a aussi, pour le même objet, acheté ailleurs d'autres briques ayant déjà servi.

EXPORTATIONS DE POMMES EN GRANDE-BRETAGNE

M. McCOIG demande:

1. Combien de barils et de caisses de pommes ont été exportés du Canada au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, du 1er août 1920 au 28 février 1921?

2. Quelle était la valeur totale de ces exportations?

3. Quelles étaient la valeur et la quantité de ces exportations, venant d'Ontario?

L'hon. M. WIGMORE (ministre des Douanes):

1 et 2.

	Barils.	Valeur.
Août	4	$ 36
Septembre	51,558	301,549
Octobre	169,853	1,085,725
Novembre	231,885	1,449,269
Décembre	237,202	1,507,226
Janvier	310,784	1,882,796
Février	123,222	737,281
Total	1,124,508	$ 6,963,882

3. Les déclarations à la sortie n'indiquent pas la partie du Canada d'où proviennent les pommes exportées.

LA PENSION DES PILOTES DE LA DIVISION MONTREAL-QUEBEC

M. CANNON demande:

1. Quel est le montant de la pension payée aux anciens pilotes de la division Montréal-Québec, ou à leurs veuves et dépendants?

2. Quel est le nombre des pensionnaires?

3. Quels sont leurs noms et leur âge?

4. Depuis quand reçoivent-ils ces pensions?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Les pensions servies aux anciens pilotes et aux veuves des anciens pilotes de la division Montréal-Québec sont prélevées sur la caisse des anciens pilotes de Montréal, laquelle est gérée pour le compte des pilotes de cette ville par le ministère des Finances.

Les pilotes à la retraite touchent $350 par année depuis 1920. Les veuves d'anciens pilotes à la retraite touchent $175 par année depuis cette même année. Les membres de leurs familles ne reçoivent rien.

2. 17 pilotes en retraite. 17 veuves de pilotes en retraite; soit 34 en tout.

3. L'âge des pensionaires n'est pas consigné aux archives. Leurs noms sont comme suit:

1. Veuve Alexis Gauthier,
2. Veuve Octave J. Hamelin,
3. Veuve Jean Nault,
4. Veuve Elzéar Belisle,

5. Veuve Nestor Arcand,
6. Veuve C. Lyderic Bouille,
7. Veuve G. Joseph Dussault,
8. Veuve Célestin Brunet,
9. Veuve L. A. Bouille,
10. Veuve Joseph Chandonnet,
11. Veuve Onésime Naud,
12. Veuve George Dufresne,
13. Veuve Louis Mayrand,
14. Veuve Alfred Saint-Amant,
15. Veuve Barthelémi Arcand,
16. Veuve Wilfrid Raymond,
17. Veuve Joseph Léveillé,
18. Pilote réformé Jean Arcand,
19. Pilote réformé Philippe Bélanger,
20. Pilote réformé Liboire Perrault,
21. Pilote réformé Gédéon Groleau,
22. Pilote réformé Néré Bellisle,
23. Pilote réformé Narcisse Perrault,
24. Pilote réformé Ulric Groleau,
25. Pilote réformé S. C. Auger,
26. Pilote réformé Ferdinand Labranche,
27. Pilote réformé Geo. Perrault,
28. Pilote réformé G. Téo. Hamelin,
29. Pilote réformé Laurent Gauthier,
30. Pilote réformé Constant Toupin,
31. Pilote réformé Louis Z. Bouille,

QUESTION RESTEE SANS REPONSE

L'hon. CHARLES MURPHY: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, ainsi que celle de la Chambre, j'appellerai l'attention du ministre des Chemins de fer sur le fait que, lorsqu'une question paraît au Feuilleton, le département intéressé commence d'habitude à préparer la réponse immédiatement. La question n° 13 est au Feuilleton depuis trois semaines mais il n'y a pas encore été répondu.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): J'ai pris des renseignements, aujourd'hui, sur ce retard, avant de venir à la Chambre. Les fonctionnaires du département m'apprennent que la préparation de cette réponse en particulier prend quelque temps. Ils y travaillent et la réponse sera prête dans un jour ou deux.

L'hon. M. MURPHY: Demain?

L'hon. M. REID: Je ne puis dire.

CORRESPONDANCE RELATIVE AU RESEAU NATIONAL CANADIEN

M. PARENT demande:

Copie de tous rapports, lettres, etc., que les officiers du chemin de fer Nord-Canadien ont échangés avec les ingénieurs relativement à la démolition de la rotonde de Sainte-Foye, vis-à-vis le pont de Québec: au déplacement d'une équipe d'ouvriers de Sainte-Foye à Charny, de l'autre côté du fleuve Saint-Laurent; à la démolition projetée de la gare de la ligne principale du Transcontinental au pont de Québec?

[L'hon. M. Ballantyne.]

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Cette motion devrait attendre le rapport d'un comité que j'espère proposer sous peu à la Chambre de nommer. Cette motion se rapporte à un dépôt de documents qui seraient en la possession de l'administration seule.

M. PARENT: Cette motion est déjà au Feuilleton depuis trois ou quatre semaines, et je croyais que le ministère aurait eu amplement le temps de se procurer les renseignements voulus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne s'agit pas d'avoir les renseignements; c'est une question qui intéresse le principe général et qui a été souvent discutée à la Chambre. Si l'honorable député veut bien attendre, cette question sera traitée de la même manière que toutes les autres qui se rapportent au même sujet.

M. PARENT: Merci beaucoup.

(La motion est réservée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDÉES SANS DÉBAT

Par M. SUTHERLAND:

Copie de tous rapports, ordonnances, télégrammes, certificats d'estimation, ou de toute autre carrespondance touchant l'abatage de 285 porcs appartenant à George B. Alderson, que des employés du ministère de l'Agriculture ont tués le 20 avril 1920, ou vers cette date, et pour lequel le ministre a refusé une indemnité.

Par M. STEVENS:

Relevé indiquant: (*a*) le nombre des ex-fonctionnaires qui retirent une pension de l'Etat, et qui avaient contribué pendant trente-cinq ans au fonds de retraite; (*b*) la somme qui reste encore dans ce fonds; (*c*) les sommes retirées en 1918, 1919 et 1920.

Par M. LAVIGUEUR:

Copie de toute la correspondance échangée entre le Gouvernement la chambre de commerce et le conseil municipal et la commission du port de Québec, depuis la session de 1917, touchant l'acheminement du grain du Nord-Ouest sur New-York, l'inexécution, par le Gouvernement, de ses entreprises au sujet du terminus du chemin de fer Transcontinental à Québec, et des mémoires adressés au premier minister sur ce sujet.

RENVOI D'UN PROJET DE RÉSOLUTION

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que pour coordonner et expédier les travaux du Parlement d'une façon plus intelligente et plus pratique, les prévisions budgétaires des départements devraient avant leur dépôt devant la Chambre, être étudiées dans un comité spécial de la Chambre, lequel convoquerait les fonctionnaires à se pré-

senter avec les plans et rapports découlant de chaque crédit.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Cette motion se rapporte surtout au ministère des Finances, et comme le ministre est nécessairement absent aujourd'hui, puis-je demander à mon honorable ami de permettre que sa motion soit réservée?

L'hon. M. LEMIEUX: Certainement.

(La motion est réservée.)

DISCUSSION D'UNE RÉSOLUTION TENDANT À INDEMNISER LES VICTIMES DES TROUBLES DE QUÉBEC EN 1918.

M. PARENT propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'une indemnité devrait être payée aux victimes innocentes qui, au cours des troubles de Québec (1918), ont été tuées ou blessées par les soldats du roi.

—Monsieur l'Orateur, j'ai eu, l'année dernière, l'honneur de représenter à la Chambre certains faits qui, selon moi, devaient engager le Gouvernement à indemniser les innocentes victimes des troubles de Québec en 1918. En cette occasion, certaines paroles du ministre de la Justice (M. Doherty) nous donnèrent à entendre que le Gouvernement ferait une enquête où les intéressés pourraient faire valoir leurs titres à indemnité. Malheureusement, malgré ces déclarations du ministre, il n'a rien été fait, et en conséquence je me vois obligé de présenter la question à la Chambre sous une autre forme, et de demander aux honorables députés d'exprimer l'opinion que devraient être indemnisées les personnes auxquelles je m'intéresse en ce moment. Je demandais, l'année dernière, la production d'une

Copie de tous rapports, lettres, pétitions ou document se rapportant à des réclamations pour dommages en faveur des victimes innocentes qui, durant les troubles de Québec, en 1918, ont été ou tuées ou blessées par les soldats de Sa Majesté.

La motion fut acceptée par le Gouvernement, et le 29 avril le secrétaire d'Etat présentait le document suivant:

Document parlementaire n° 140: Jeudi, 19 avril 1920. Réponse à un ordre de la Chambre en date du 14 avril 1920.
Canada. Secrétariat d'Etat.
Réponse—Absence de renseignements.

Cette réponse me surprit grandement, parce que, à ma connaissance personnelle, des lettres avaient été échangées entre certaines personnes et le Gouvernement, entre certaines personnes et le premier ministre du jour (sir Robert Borden), et entre certaines personnes et le ministre de la Milice. Sur ce, je me mis de nouveau en communication avec les intéressés, et je reçu des copies des lettres qu'ils avaient dans le temps expédiées au Gouvernement. Je connais particulièrement le cas d'un M. G.-Alfred Mercier, qui avait dans le temps écrit plusieurs lettres au ministre de la Milice et au premier ministre, et qui en avait reçu des réponses. Je mentionne la chose en passant pour faire voir qu'il n'y avait pour le secrétaire d'Etat aucune raison de dire qu'il n'existe pas de renseignement sur le sujet, quand il est de fait que nombre de lettres ont été échangées et certaines réclamations présentées. Tout ce que je puis en conclure, c'est que le Gouvernement considérait la chose comme d'aucune importance. A mon sens, elle n'est pas de celles dont il peut être disposé à la légère. Nombre de personnes ont été tuées, des personnes parfaitement innocentes, et ce n'est pas un cas où le Gouvernement puisse refuser d'admettre les réclamations présentées. Les gens de cette partie de Québec ont subi des torts considérables. L'injure faite alors demeure dans la mémoire de Québec et elle y demeurera jusqu'à ce que le Gouvernement ait adopté des mesures réparatrices et ait traité avec justice les personnes qui ont souffert de tels torts.

Je ne me propose pas de répéter au long ce que j'ai dit l'an dernier à ce sujet; mais pour mettre la Chambre en état de juger de la question, il est nécessaire que je revienne sur les faits les plus importants sur lesquels j'attirai alors l'attention du Gouvernement. Je n'ai pas l'intention de condamner le Gouvernement pour avoir envoyé des troupes à Québec dans l'occasion en question. J'ai dit, l'année dernière, et je répète cette année que le Gouvernement avait été influencé par des circonstances spéciales; il avait été mal avisé par des représentants de journaux qui avaient alors tellement exagéré des faits de peu d'importance et avaient donné une telle publicité à leurs dires, que le Gouvernement en avait été trompé sur l'état de choses. Là-dessus j'ai le témoignage du *Quebec Chronicle* qui, à cette époque, appuyait le Gouvernement. L'article de fond d'où je vais tirer une citation était écrit le lendemain des événements en question. Voici ce que j'y trouve:

Il serait assurément insensé et injuste de prétendre que les citoyens de Saint-Roch, dans leur ensemble, sont coupables d'actes d'anarchie, et nous déclarons spécifiquement non seulement que ce qui a eu lieu a été l'œuvre d'une populace excitée, mais qu'il ne se trouve impliquée

qu'une minorité relativement minime de jeunes gens.

Par suite de la publicité donnée à ces troubles de peu d'importance, le Gouvernement envoya des troupes à Québec; et, préjugées comme l'étaient indubitablement ces troupes, il est étonnant qu'il ne se soit pas produit d'autres malheurs que ceux que nous avons eus à regretter. Néanmoins, ce qui a eu lieu était suffisamment grave et grandement à déplorer. J'attirerai d'abord l'attention sur le cas de Lecours. Tout d'abord, je dois dire que sans prendre la responsabilité d'affirmer que les dires de ces gens sont exacts, je n'ai pas de raison de croire qu'ils s'écartent en rien de la vérité. J'ai pris la peine d'écrire à chacune des victimes pour lui demander de mettre par écrit ce qu'elle avait à dire à ce sujet. Je lirai d'abord la lettre que Lecours m'a adressée de Buffalo, N.-Y., à la date du 22 mars 1920:

M. Georges Parent, C.R., M.P.,
70 rue Saint-Paul,
Québec.

Cher monsieur,

Le 1er avril 1918, j'étais le propriétaire d'un magasin situé sur l'escalier de fer, rue de la Couronne, où je vendais des cigares, des bonbons, des cigarettes, etc. Vers dix heures et demie du matin le 1er avril, j'ai pensé, en voyant les soldats qui gardaient la rue de la Couronne et les marches, qu'il valait mieux fermer mon magasin plus tôt que de coutume. Je venais justement de relever mes stores et de fermer ma porte quand un parti de vingt-cinq ou trente soldats enfonça soudainement cette porte et entra chez moi. Plusieurs d'entre eux me frappèrent du bout de leurs fusils sur la tête et ailleurs et ils me menacèrent de mort. Ils enlevèrent l'argent qui était dans le tiroir, ainsi que plusieurs boîtes de cigares et de cigarettes, et ils brisèrent les carreaux de ma fenêtre. J'ai déjà envoyé mon compte au ministère de la Milice, lequel refuse de payer par le motif que la ville est responsable.

Très sincèrement à vous,
(Signé): A. J. Lecours,
38 Cottage Street,
Buffalo (N.-Y.)

Cette lettre se passe de commentaires. Je me contenterai d'appeler l'attention sur l'affirmation de mon correspondant qu'il a déjà envoyé son compte au ministère de la Milice. S'il en est ainsi, comment le secrétaire d'Etat pouvait-il déclarer, le 29 avril 1920, qu'il ne possédait pas de renseignements au sujet du compte mentionné dans la déclaration que je faisais l'an dernier? Est-ce à dire que les deux prétentions sont fondées?

Vient ensuite le cas de Joseph Blouin qui mérite certainement l'attention. Voici ce que raconte Blouin dans une lettre qu'il m'a adressée:

[M. Parent.]

En réponse à votre lettre me demandant les détails concernant les blessures que j'ai reçues lors des émeutes de Québec, me demandant si j'étais du nombre des émeutiers. Je ne le suis pas, je passais à ce moment quand je fus attaqué sur la rue Saint-Valier je m'en allais à ma demeure à cinq heures et demie de l'après-midi le trente et un de mars qui se trouvait un dimanche, la veille de l'émeute, j'ai été frappé par quatre baïonnettes. Et ces coups se sont portés sur les parties urinaires du corps et en plus de ça, j'ai reçu des coups de crosse de carabine sur la tête. Et maintenant ces coups se sont portés sur ma santé qui est sérieusement compromise. Et suivant les médecins, je serai obligé de subir une opération tous les deux ans durant toute ma vie. J'ai donné des informations aux docteurs Georges Racine et Simard, de l'Hôtel-Dieu, et si parfois j'oubliais quelque chose ces personnes pourraient vous fournir les détails qui vous manqueraient.

On croira difficilement que cette déclaration est exacte, cependant elle prétend raconter les faits. Si elle est véridique—et je n'ai aucune raison de douter de son exactitude—je prétends que le Gouvernement devrait voir à ce que cet homme reçoive une compensation.

Je pourrais appeler l'attention de la Chambre sur plusieurs autres cas, par exemple sur celui de J. Alfred Mercier qui a écrit plus d'une lettre au premier ministre et au ministre de la Milice, bien que le Secrétaire d'Etat d'alors ne pût obtenir "aucun renseignement" sur cette affaire. Il y a encore le cas d'Edouard Tremblay, l'un des plus pénibles de tous et sur lequel j'ai spécialement appelé l'attention du ministre de la Justice. J'en dirais davantage sur le cas de ce jeune homme, n'était cette considération que mon honorable ami de Charlevoix (M. Casgrain) va, je n'en doute pas, plaider énergiquement sa cause. Je passe sur les cas de Demeule, de Bergeron et de Bussières—tué à l'âge de vingt ans. Nous avons donc ce fait remarquable que quatre civils ont été tués, alors qu'aucun soldat de Sa Majesté n'était blessé. Cela devrait naturellement s'imposer aux réflexions des hommes sensés. Il y a un principe de droit commun énoncé dans le Code criminel qui déclare que, si cela est nécessaire, on doit repousser la violence par la violence. On le trouvera à l'article 53 du Code criminel, chapitre 146. Il se lit comme suit:

Tout individu illégalement attaqué, sans provocation de sa part, est justifiable de repousser la violence par la violence, si, en faisant usage de violence, il n'a pas l'intention de causer la mort ni des blessures corporelles graves, et si la violence n'est pas poussée au delà de ce qui est nécessaire pour se défendre.

2. Quiconque est ainsi attaqué est justifiable même s'il cause la mort ou quelque blessure corporelle grave, et s'il la cause dans l'appréhension raisonnable de mort ou de blessures

corporelles graves par suite de la violence avec laquelle l'attaque a été d'abord faite contre lui ou avec laquelle son assaillant poursuit son dessein, et s'il croit pour des motifs plausibles qu'il ne peut autrement se soustraire lui-même à la mort ou à des blessures corporelles graves.

Les cas dont j'ai saisi la Chambre sont ceux d'hommes qui étant à peu près seuls, ont essuyé des coups de feu de la part de quelques soldats et ont été tués ou blessés, alors qu'il n'y avait aucune raison quelconque de croire qu'elles avaient eu quelque chose à faire avec les émeutes dont j'ai parlé. Pour établir ce point, je dois en revenir au cas malheureux d'Avila Blouin, je vais lire une lettre de lui, laquelle expose des faits qu'il est prêt à corroborer de son témoignage, en aucun temps, si l'on fait une enquête, c'est-à-dire, si le Gouvernement se décide à en accorder une.

M. GEO. PARENT, M.P.,
Québec,
rue Chevrière,
Paroisse du Sacré-Cœur,
Québec.

Monsieur,

Je viens par la présente confier mon cas à votre bienveillante attention, lequel, je suis sûr, mérite une attention spéciale.

J'ai eu la malchance, le 1er avril 1918, lors de l'émeute à Québec, d'être blessé à la jambe gauche et après deux opérations, je suis réduit à marcher avec des béquilles, ayant la jambe coupée à deux pouces en bas du genoux.

Voici le détail des faits ci-haut mentionnés que je déclare sur mon honneur être la vérité:

C'était au soir du 1er avril dernier lorsque ayant travaillé toute la soirée à mon garage, coin des rues DesGlacis et d'Aiguillon, je repartais pour chez moi vers 11.40 hrs p.m., quand tout à coup en arrrivant au boulevard Langelier j'ai reçu l'ordre de deux sentinelles de continuer mon chemin droit et voilà qu'à très peu de distance franchie, j'entends un sifflement, je me suis levé les mains pensant que c'était plus prudent, ne comprenant pas l'anglais, je suis retourné pour me faire comprendre avec les sentinelles qui venaient de me laisser passer.

C'est en retournant qu'on a tiré sur ma jambe gauche avec une carabine; j'avais la jambe toute meurtrie, voulant m'empêcher de me lever ils m'ont attaché à un poteau pour penser ma blessure.

Je crois qu'ils n'avaient pas leur raison, parce que plutôt de me soulager, ils m'ont frappé sur la tête et au visage.

On m'a pris et entré dans une maison privée et là les médecins militaires ont donné l'ordre à l'ambulance de me conduire à l'hôpital militaire. Ils m'ont amputé la jambe sans demander le consentement de mes parents que je leur avais donné le numéro du téléphone de chez moi. J'ai été sous les soins de l'hôpital pendant cinq mois.

Ils m'ont amputé la jambe deux fois, me faisant perdre cinquante pour cent de ma capacité.

Me mettant dans l'impossibilité de tenir garage, et me faisant perdre mon avenir, il m'est impossible de gagner ma vie et ayant été mal opéré, il serait très difficile, d'après un spécialiste, de porter une jambe artificielle.

A propos de l'émeute, je vous ferai remarquer que le commandant, d'après l'enquête, avait donné l'ordre à 11 heures de ne plus tirer. C'est quelques minutes avant minuit qu'on a tiré sur moi.

J'étais seul, et si on me redoutait, on aurait dû me faire prisonnier, non pas faire feu sur moi.

Bien sincèrement,
AVILA BLOUIN.

J'ai vu le malheureux plusieurs fois et je répète ce que j'ai dit l'an dernier: Le cas est digne d'attention. La vue quotidienne de cet homme portant les traces du mauvais traitement qu'il subi, lui qui était si populaire et qui l'est encore, laisse une impression qu'il est difficile de faire disparaître en un jour; mais on y parviendra si le Gouvernement vient à son secours en lui accordant une indemnité raisonnable.

Je ne citerai pas d'autres cas. Le très honorable ministre de la Justice (M. Doherty) a bien voulu, l'an dernier, dire quelques mots à ce sujet, et le ton de ses remarques m'avait fait supposer qu'il trouverait le moyen d'indemniser les personnes en question. Voici comment il s'est exprimé, l'an dernier:

En ce moment, je puis dire seulement au sujet de cette proposition — et j'imagine que le partisan le plus sincère de la motion ne saurait me demander davantage dans la présente circonstance — que je me ferai certainement un plaisir de la prendre en considération et de l'étudier avec le désir simplement d'examiner si elle renferme une justification ou si elle en manque. Naturellement, même en admettant que la proposition générale est sensée — c'est-à-dire que si vous prétendez d'un côté que l'action du Gouvernement n'est pas soumise à la critique, mais était nécessaire dans l'intérêt général et de l'autre côté que les personnes blessées étaient parfaitement innocentes et que dans ces circonstances, il conviendrait d'assimiler les blessures faites à ces personnes aux dommages subis par des gens dont on a pris les propriétés dans l'intérêt général et qu'en conséquence, il serait justifiable d'accorder une compensation convenable pour ces blessures en la considérant comme une indemnité à une personne qui a souffert d'un acte parfaitement régulier, mais accompli de toute nécessité dans l'intérêt public — je ne m'attendais pas qu'on me demande de donner une opinion définitive sur une question de ce genre et je ne peux rien dire autre, si ce n'est que je serai heureux de la prendre en considération et de demander à mes collègues d'examiner la proposition qui a été faite en étudiant avec soin ce qui pourrait venir à l'appui de cette proposition si modérément et si clairement exposée. Les documents seront déposés.

Je ne m'oppose nullement aux conditions exigées par le très honorable ministre pour motiver son intervention. Je n'ai adressé aucun blâme au Gouvernement, si ce n'est

qu'il s'est laissé influencer par de mauvais conseilleurs.

On a fait beaucoup de mal. Comme je l'ai déjà dit, on a tué et blessé des innocents. Pour démontrer la haine dont la troupe était animée à cette époque, j'aurais pu citer, entre autres, la façon dont un prêtre, le Père Evain, fut traité par certains soldats, au moment même où il administrait les derniers sacrements à des civils blessés. Si je ne l'ai pas fait, c'est que je ne voulais pas soulever les préjugés de race ou de religion. J'aurais pu raconter que moi-même, revenant de l'église chez moi, le samedi soir, je reçus d'un officier l'ordre de suivre à la fois trois directions différentes. J'aurais pu accuser la troupe d'avoir tiré le premier coup de feu. Voilà autant de choses que j'aurais pu dire et d'autres encore, mais je ne pense pas que ces détails eussent été bien utiles.

Encore un mot, monsieur l'Orateur, et je termine. L'an dernier, quand nous avons discuté cette question, le très honorable ministre de la Justice a déclaré que les revendications étaient un peu tardives. Cela s'explique très facilement. Les raisons de ce délai apparent sont évidentes. Ce n'était pas le moment de présenter des réclamations comme celles-ci quand les cerveaux étaient enflammés et que les préjugés régnaient partout. On a cru qu'il valait mieux attendre le moment où le temps démontrerait et prouverait l'injustice commise. On connaît aujourd'hui Québec, comme on aurait dû la connaître à cette époque, c'est-à-dire comme une province respectueuse de la loi et dont le peuple est fidèle aux institutions britanniques. Maintenant que la province semble être mieux comprise par tout le Dominion, maintenant qu'on la considère comme une des plus belles et des mieux assises, quand on juge mes concitoyens comme les excellents et loyaux sujets qu'ils ont toujours été, le moment est arrivé de demander de nouveau la réparation des injustices commises et, à mon sens, cette injustice ne saurait être réparée que par le Dominion tout entier.

Nous avons tenté d'établir la responsabilité de ces coups de feu et de ces morts. Certains avocats nous ont dit que la ville de Québec était responsable et nous l'avons assignée devant les tribunaux, mais la cour a déclaré que cette responsabilité n'appartenait pas à la ville. D'autres avocats nous ont déclaré que la responsabilité retombait sur le Gouvernement du Canada. Dans mon humble avis, c'est un cas qui concerne le Gouvernement fédéral. Je crois que tous les citoyens du pays devraient contribuer à indemniser les innocentes victimes qui ont tant souffert dans les tristes circonstances que l'on sait.

[M. Parent.]

M. LAPOINTE: J'ai appuyé la motion présentée par mon honorable ami de Québec-Ouest (M. Parent) et je crois, monsieur l'Orateur, n'avoir que quelques mots à ajouter à ce qu'il vient de dire. Je ne crois pas qu'il ne soit nécessaire de parler des circonstances qui ont provoqué les troubles dont on a parlé et les événements qui en ont découlé. Cela ne servirait à rien, car ces questions sont choses du passé. Cependant, des victimes innocentes ont souffert à cause de ces troubles et mon honorable ami a raison de dire que ces victimes ont droit à des compensations. La ville de Québec ne peut nullement être tenue responsable parce qu'en s'emparant du service d'ordre l'autorité militaire enlevait toute responsabilité à l'autorité civile. C'est la manière de voir des tribunaux et c'est certainement la bonne. Des gens qui, directement ou indirectement, n'avaient rien à voir à ces troubles, des hommes qui revenaient de leur travail et avaient à traverser certaines rues de la ville ont été tués ou blessés. Ces gens étaient absolument étrangers aux événements du moment et on ne saurait les en rendre responsables. Dans ces circonstances, je crois que toute la responsabilité retombe sur le Gouvernement et les autorités militaires.

La vie humaine est plus importante que la propriété foncière ou toute autre propriété. En temps de guerre, quand on doit s'emparer d'une propriété pour des fins militaires, les propriétaires sont toujours dédommagés. Je crois pouvoir dire en toute justice que, même si les autorités militaires remplissaient convenablement leurs fonctions au moment où ces hommes ont été tués, le Gouvernement serait encore responsable, même si les autorités militaires avaient raison; même si leur action pouvait servir les fins de la guerre. Je ne crois qu'il y ait ici un seul honorable député qui puisse nier que, dans ces circonstances, les victimes ont droit à des compensations. Le Gouvernement devrait faire une enquête dans chaque cas et, chaque fois qu'une personne a été tuée ou blessée, du moment que ces personnes n'étaient aucunement mêlées aux troubles et étaient justifiées de se trouver à l'endroit où elles étaient, le Gouvernement doit aux familles de ces personnes de leur payer une compensation juste et équitable. C'est pour lui une question d'honneur. C'est pour ces raisons que j'appuie avec plaisir la motion de mon honorable ami.

M. CASGRAIN: Je me permettrai de dire quelques mots sur la résolution si importante aujourd'hui devant la Chambre et qui a déjà été soumise pour considération l'an dernier. Je n'ai pas l'intention de prolonger le débat et d'employer encore une fois tous les arguments qui ont été si bien présentés cette année et l'année dernière par l'honorable député de Québec-Ouest (M. Parent) et par l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe. Qu'il me soit seulement permis d'exposer l'un des cas mentionnés par l'honorable député de Québec-Ouest, celui de Edouard Tremblay qui a été l'une des innocentes victimes des troubles, en 1918. Ce monsieur Edouard Tremblay devait achever son cours à l'école technique en juin 1918. Il était le fils de dame veuve Joseph Tremblay, de la rivière Mailloux, à la Malbaie, dans le comté de Charlevoix. Lors des troubles de Québec, il était en vacances dans sa famille. Il vint à Québec le 1er avril, jour même où il fut tué près de la rue Bagot. Il arriva à Québec, par le train du Québec-Saguenay, vers quatre heures, et le soir, après souper, il partit avec un de ses cousins pour aller faire une promenade, c'est au cours de cette promenade qu'il fut tué, d'une balle à la jambe et d'un autre au coude, près de la rue Bagot.

L'enquête a établi positivement que ni l'une ni l'autre de ces blessures n'était mortelle: suivant l'expression du Dr Marois à l'enquête du coroner, "il n'avait aucune raison de mourir". En effet, si dans cette circonstance il y avait eu une ambulance ou quelqu'un pour lui faire des pansements d'urgence, son cas n'aurait pas été grave, cet enfant serait encore vivant aujourd'hui et pourrait aider à sa mère à gagner sa vie, comme cela se fait dans la province de Québec et dans le comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. Ayant été atteint vers dix heures, les premiers soins ne lui furent procurés que vers une heure du matin par le Dr Marois lui-même. Malheureusement il était déjà très anémié et il était trop tard. Il mourut le lendemain matin vers les huit heures, sans avoir pu recouvrer connaissance.

Monsieur l'Orateur, je connais très bien la famille du jeune Tremblay; son oncle, un monsieur Arthur Blackburn, est un des citoyens les plus en vue de la Malbaie, et j'ai toute raison de croire que ce jeune citoyen, qui s'en allait paisiblement voir quelques-uns de ses parents, n'a en aucune manière que ce soit violé la loi et essayé de participer aux émeutes en question. D'ailleurs, à l'enquête du coroner, où tous les faits ont été établis, aucune preuve n'a été faite à ce sujet.

Je crois que ce cas, de même que les autres qui ont été soumis à la Chambre par l'honorable député de Québec-Ouest, démontre clairement qu'il y a eu dans ces circonstances des victimes innocentes qui ont été soit blessées ou tuées, ou qui ont subi des pertes d'argent. Or, si nous examinons l'histoire, nous voyons que lorsqu'il y a eu des troubles semblables, en 1837 par exemple, après bien des réclamations et bien des difficultés de toutes sortes, le gouvernement fut obligé de se rendre aux demandes faites par les représentants du peuple et, si je me rappelle bien, une loi d'indemnité, afin de dédommager toutes les personnes qui avaient souffert des pertes pendant les troubles de 1837, fut passée par cette Chambre. Voyons maintenant ce qui se passe dans le monde où nous vivons, prenons le cas d'autres pays qui ne sont pas aussi civilisés peut-être que ce beau Dominion du Canada et où la révolte et les troubles sévissent tous les ans: prenons le cas du Mexique, par exemple. Je lisais l'autre jour dans un journal anglais une dépêche venant de ce pays disant que le général Obregon, qui vient de prendre la direction des affaires, essaye de rétablir l'ordre et la paix et que l'une des premières mesures qu'il proposera sera pour indemniser ceux des révoltés qui ont souffert des pertes, qui ont été blessés, ou dont les parents ont été tués. Assurément, monsieur l'Orateur, si dans un pays comme le Mexique on prend en considération le fait qu'il peut y avoir des pertes de vie ou des pertes d'argent et qu'on est prêt à indemniser même ceux qui ont incité à la révolte et qui y ont pris part, à plus forte raison lorsqu'il s'agit de personnes aussi calmes et paisibles que ces victimes dont les cas ont été soumis à cette Chambre par les honorables députés de Québec-Ouest et de Québec-Est, de même que dans le cas que je viens de soumettre, je crois que le Gouvernement devrait se rendre à la demande de l'honorable député de Québec-Ouest et adopter cette résolution. Ce serait une mesure de justice, d'équité et, par le temps qui court, ce serait, je crois, une bonne mesure de la part du Gouvernement. Je fais appel à tous les membres du Gouvernement et à tous les honorables députés qui appuient le Gouvernement, afin qu'ils votent en faveur de cette résolution.

L'hon. M. BELAND: Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir féliciter l'honorable député de Québec-Ouest (M.

Parent), pour sa persistance à ramener l'attention de la Chambre sur cette question. Il m'a fait plaisir, l'an dernier, de suivre l'honorable député lorsqu'il nous a expliqué si clairement les réclamations de nos blessés et des dépendants de ceux qui ont été tués lors des fameux troubles de Québec. Lorsque j'ai entendu la réponse faite par le ministre de la Justice (M. Doherty) à l'exposé clair et net de mon honorable ami, j'en ai conclu que le Gouvernement s'occuperait de cette question aussitôt après la session. Je constate, cependant, à cette session-ci, que rien n'en a été fait. La question a évidemment été traitée bien légèrement; en tout cas, elle me semble avoir été mise de côté par le ministre de la Justice comme étant trop peu importante pour que le Gouvernement l'étudie sérieusement. Ces troubles sont, en quelque sorte, une affaire de famille, je veux dire une affaire canadienne; c'est un des pénibles héritages de la guerre. En effet, la guerre à accumulé les misères en Europe, et nous devions nous y attendre, puisque le continent européen a été le théâtre véritable des exploits des armées.

Des siècles s'écouleront peut-être avant que les ruines accumulées par la dernière guerre en Europe aient été réparées. Les plénipotentiaires, qui ont négocié le traité de paix de Versailles, ont voulu obliger les pays ennemis à réparer les dommages et les pertes que les peuples de l'entente ont souffert à cause de la dernière guerre. Cependant, mon honorable ami le sait fort bien, le traité de paix n'a pas tenté en aucun cas de réparer les dommages ou les inconvénients qu'un pays a pu causer à ses nationaux, pour me servir de l'expression chère au ministre. C'est donc aux Etats intéressés qu'incombe le devoir d'indemniser les citoyens qui ont souffert des dommages ou des pertes causés par la guerre; c'est au Gouvernement qu'il appartient de prendre des mesures en conséquence, afin de leur accorder une réparation convenable. Je n'ai pas du tout l'intention de résumer les divers cas rapportés par mon honorable ami de Québec-Ouest; j'ose croire, toutefois, que mes collègues à l'unanimité tireront la conclusion que la narration des faits qu'a exposés mon honorable ami est fort impressionnante.

En deux mots, voici la situation. Vous êtes un citoyen paisible; vous vous rendez tranquillement de votre maison d'affaires à votre domicile. Au cours du trajet, vous êtes brutalement assailli par les soldats du roi, bien que vous n'ayez commis la moindre infraction à la loi. Par suite de cette attaque peut-être involontaire de la part des soldats, mais qui est peut-être aussi la conséquence des ordres reçus, vous êtes grièvement blessé ou même tué. Bref, voilà ce qui est arrivé à Québec. Si ce ne sont pas là les faits, c'est au Gouvernement d'instituer une enquête et d'établir le contraire. Les affirmations qu'a faites l'honorable député de Québec-Ouest s'appuient-elles sur des témoignages? Toute la question est là. Si ces affirmations sont exactes, quel est donc celui d'entre nous qui oserait nier le droit inaliénable qu'ont les victimes d'être indemnisées jusqu'à un certain point? Pour moi, ce raisonnement est clair comme le jour. Il ne s'agit pas d'une question de clocher à mon sens. Je ne prends pas part à ce débat parce que ces troubles se sont produits dans la ville de Québec, que je connais peut-être mieux que n'importe quelle autre cité canadienne. Si les mêmes événements s'étaient produits au cours de la triste situation qui a régné à Winnipeg, il y a une couple d'années, si des citoyens de la métropole de l'Ouest canadien avaient été blessés ou tués par les soldats du roi, en essayant de rétablir l'ordre, j'adopterais exactement la même attitude qu'à l'heure qu'il est.

Il ne s'agit pas d'une question de clocher, de race ou de parti. Mes collègues doivent débarrasser leur esprit de toute idée de ce genre. Pour moi, il s'agit d'un principe juste et équitable: Lorsque les soldats de Sa Majesté ont causé du tort, c'est au Gouvernement, au Parlement et au pays en général qu'il appartient de réparer le mal qui a été fait.

Cependant, il y a plus qu'une question de principe en jeu à l'heure qu'il est. Comment devons-nous agir dans l'intérêt du pays? N'est-il pas essentiel à l'intérêt du Canada que le plus modeste citoyen ait l'intime conviction que s'il éprouve des dommages par le fait des autorités légitimement constituées, il obtiendra réparation? Il est de notre intérêt à tous que ce sentiment de sécurité règne au sein de la population du pays, qu'il s'agisse d'un humble citoyen ou d'un personnage en vue.

Je n'en dirai pas plus long sur le sujet; cependant, j'insiste avec toute l'énergie dont je suis capable auprès du très honorable ministre de la Justice. Je l'adjure d'instituer au plus tôt une enquête afin de s'assurer si les assertions de l'honorable député de Québec-Ouest (M. Parent) sont exactes. S'il est établi qu'elles le sont, toute l'affaire se résume à une question d'honneur, d'équité et d'intérêt national, comme j'ai essayé de le démontrer tout-à-l'heure. Je m'arrête là, mais je tiens encore une fois à féliciter mon honorable ami de

Québec-Ouest (M. Parent) et à signaler à l'attention de la Chambre la persistance et la poursuite tenace du but qu'il s'est assigné en exposant sa cause devant le Parlement. En agissant ainsi, non seulement il sert l'intérêt de ses commettants, mais il rend un service signalé au Canada en général.

M. POWER: Je regrette d'avoir été absent à l'ouverture du débat, ce qui m'a privé des plaisir d'entendre l'exposé claire et précis de mon honorable ami de Québec-Ouest (M. Parent). J'étais occupé ailleurs, tâchant de convaincre le Gouvernement que s'il veut éviter de se faire réclamer de nouvelles indemnités, il devrait prendre des mesures immédiates afin d'empêcher la chute des quartiers de roc qui menacent la vie des habitants d'une autre partie de la ville de Québec. Cependant, j'ai écouté avec attention les observations de mon honorable ami de Québec-Est (M. Lapointe) et de nos autres collègues, qui ont pris part au débat, et j'approuve de tout cœur les observations qu'ils ont faites. Sans vouloir discuter les causes éloignées ou prochaines des troubles de Québec, nous sommes tous d'avis, après avoir entendu l'exposé des faits présenté avec son habileté reconnue par mon honorable ami de Quebec-Ouest (M. Parent) qu'elles ont fait un grand nombre de victimes absolument innocentes de toute participation à ces tristes événements.

En tant qu'il s'agit d'un cas dont j'ai une connaissance personnelle, quelqu'un qui habite dans ma circonscription marchait dans la rue à quelque distance du lieu de l'émeute au moment où il fut blessé. Il appartient à une famille qui a donné plusieurs fils à la guerre, dont l'un a été tué au front, et l'on doit comprendre par là qu'il ne devait guère sympathiser avec les émeutiers.

Nous avons d'autre part à tenir compte de l'agitation qui règnait alors dans tout le pays, des titres flamboyants qui s'étalaient dans les journaux, lesquels semblaient indiquer que l'état de guerre existait vraiment dans la ville de Québec. Ces nouvelles incendiaires ont eu naturellement leur effet sur les troupes venues du dehors et en grand nombre des autres provinces. Je suis en mesure de dire que bon nombre de ces soldats étaient des recrues sans expérience, qu'avant le soir de leur arrivée à Québec quelques-uns n'avaient même jamais tenu un fusil; d'autres venant d'être armés pour la première fois de leur vie dix minutes seulement avant de se rendre à la place Jacques-Cartier. Je suis sûr qu'en tirant, plusieurs l'ont fait contrairement aux ordres qu'ils avaient reçus. Si l'on tient compte de toutes ces considérations, de l'état d'esprit dans lequel ont dû se trouver ces recrues encore novices, des bruits qui ont dû venir à leurs oreilles, de leur inexpérience manifeste dans le maniement d'armes dangereuses et dans une pareille situation, m'est avis que, sans imputer aucun blâme aux soldats eux-mêmes, on peut fort bien tenir pour blâmables ceux qui les avaient envoyés là. Si l'autorité n'avait pas à sa disposition d'autres troupes, comme sans doute on le prétendra, cela n'aide en rien la cause de ceux qui sont d'avis de n'indemniser personne. Nous avons du moins montré ici qu'il y a eu négligence de la part de quelqu'un en haut-lieu, que des citoyens de bonne conduite furent blessés et d'autres tués. Il est bien évident que l'on n'a pas pris toutes les précautions voulues pour n'envoyer là que des hommes d'expérience, dans un temps de vive agitation. Il me semble donc que l'honorable député de Québec-Ouest a établi le droit des victimes à une indemnité, et le ministre de la Justice ne remplirait, ce me semble, qu'un devoir de simple justice envers les victimes et leurs familles, s'ils voulaient bien réfléchir davantage sur cette affaire; outre que, comme l'a dit l'honorable député de Beauce (M. Béland), le ministre confirmerait dans l'esprit des citoyens du Canada cette opinion qu'ils ont toujours eue et qu'ils doivent avoir, celle d'une indemnisation complète du dommage qu'ils ont pu subir par le fait de quelque personne en autorité.

M. HOCKEN: Nos honorables amis de la gauche s'apitoient beaucoup sur le sort de personnes blessées en faveur desquelles ils demandent une indemnisation. Ce qu'ils demandes là, c'est, à vrai dire, que l'on pensionne des émeutiers, des gens qui se trouvaient dans la rue au milieu d'une émeute après avoir été avertis par le général Lessard de s'en aller. Personne ne saurait prétendre que des blessures reçues en de pareilles circonstances puissent légitimement donner droit à une indemnité. Si je comprends bien les arguments que l'on a fait valoir, un de ces blessés serait devenu à demi incapable de gagner son pain de chaque jour et sa demande, par suite, serait d'une demi-pension. Cet homme blessé au cours d'une émeute chez lui dans un temps où l'on sollicitait ses concitoyens à s'enrôler en aussi grand nombre que pos-

sible pour donner à nos troupes du front le renfort dont elles avaient besoin, cet homme, dis-je, faisait avec des amis du tumulte dans les rues d'une ville canadienne.

Mon honorable ami de Beauce (M. Béland) déclare que c'est là une question de famille, une question canadienne, lorsque, monsieur l'Orateur, ce n'est à proprement parler qu'une question canadienne française, puisque nulle autre part au Canada pareille chose ne s'est produite. Partout ailleurs les citoyens demandaient d'une voix unanime que l'on renforçât nos troupes du front. Quand des hommes avertis refusent d'écouter, quand ils se joignent à de semblables émeutes à l'époque le plus critique de l'histoire de notre pays et de l'empire, ils n'ont aucunement le droit de demander qu'on les indemnise de blessures dont ils souffrent ou de quelque autre dommage qu'ils ont pu subir. Ils étaient là de leur propre mouvement, ils ont pris part, les yeux ouverts, à des rassemblements illégaux, et, s'ils ont subi quelque tort, c'est à la province ou à la ville de Québec de la réparer, si elle le veut bien.

La population des autres provinces canadiennes, qui a fourni tant de soldats et tant d'argent, qui a fait de si extrêmes sacrifices pour empêcher l'Allemagne de s'emparer de ce pays ne devrait pas être appelée à indemniser, dans la moindre mesure, les gens qui ont joué le rôle de révoltés à cette époque critique de nôtre histoire, la loi et la morale les en tiennent exempts.

Je ne saurais m'imaginer qu'on ose soulever au Parlement une question comme celle-là. Il est probable, cependant, qu'on va l'y agiter chaque année jusqu'à ce qu'il existe un gouvernement assez complaisant pour y prêter l'oreille; mais je ne puis concevoir qu'un Parlement composé d'hommes comme ceux qui y figurent maintenant décide d'accueillir une pareille motion, car en l'adoptant il se couvrirait de honte, il ameuterait contre lui les vétérans de la grande guerre et tous ceux qui ont souffert de la guerre, cet acte si injustifiable provoquerait un ressentiment dont il aurait les preuves les plus manifestes.

L'hon. M. BELAND: Puis-je poser une question à mon honorable ami?

M. HOCKEN: Oui, monsieur.

L'hon. M. BELAND: Avez-vous dit que l'honorable député de Québec-Ouest (M. Parent) demandait au Gouvernement d'indemniser des émeutiers.

M. HOCKEN: C'est ce que j'affirme.

L'hon. M. BELAND: Et moi, c'est ce que je nie entièrement.

Quelques VOIX: Vous avez tort.

M. HOCKEN: Ces gens-là avaient été prévenus tout comme si le maire avait fait les sommations légales. On les avait avertis, par proclamation, de ne pas paraître dans les rues. Ils n'ont fait aucun cas de la proclamation, ils se sont mêlés à la foule. S'il leur est arrivé des accidents, toute la faute en est à eux-mêmes.

L'hon. M. BELAND: Persistez-vous à dire que c'étaient des émeutiers?

M. HOCKEN: Je dis qu'ils étaient parmi les émeutiers.

L'hon. M. BELAND: Ah! "parmi".

M. HOCKEN: Ils n'avaient pas droit d'y être, une proclamation publique le leur avait défendu.

L'hon. M. MURPHY: Je serai bref, car je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat. L'honorable député élude le fond de la question. A la mode caractéristique de Toronto, il a faussé le sens des paroles du député de Québec-Ouest (M. Parent) concernant ce sujet. Celui-ci a cité les déclarations des survivants en faveur de qui une indemnité fut demandée, c'est-à-dire des gens qui travaillaient paisiblement à leurs ateliers ou s'en revenaient chez eux après leurs heures de travail.

Le premier dont il s'est agi a déclaré que des soldats en uniforme étaient venus l'attaquer dans son magasin. L'honorable député de Toronto (M. Hocken) confond toutes ces gens-là ensemble en dépit des témoignages cités par l'honorable député de Québec-Ouest et les considère comme des séditieux qui se tenaient dans les rues quand ils auraient dû être ailleurs. Comment peut-il décerner l'épithète de séditieux à un marchand qu'on attaque dans son magasin? Mais enfin, il a représenté les faits comme les gens de Toronto ont pris l'habitude de les représenter.

L'hon. M. BELAND: Très bien; cependant il y a des exceptions, je le sais.

L'hon. M. MURPHY: Il a ajouté que ces particuliers s'étaient joints aux émeutiers. Pourtant, l'honorable député de Québec-Ouest (M. Parent) n'a pas cité le cas d'un seul homme qui ait pris part aux troubles. Chacun de ceux qui furent blessés le fut pendant qu'il s'occupait paisible-

ment de sa besogne ou s'en allait tranquillement dans la rue.

Mon honorable ami, le député de Québec-Est (M. Lapointe) a rapporté un fait que je ne me rappelle pas avoir entendu citer au cours d'aucun débat que ce malheureux incident ait encore provoqué, il a dit que les autorités militaires s'étaient substituées aux autorités civiles et avaient pris sur elles d'assurer le maintien de l'ordre public. S'il en fait ainsi, l'honorable ministre de la Justice et le Gouvernement auraient pu se prévaloir de cette seule raison pour intervenir.

En tout cas, vu la signification que la représentant de Toronto-Ouest (M. Hocken) cherche à attribuer à cet incident—signification qui, cette semaine ou la semaine prochaine, sera publiée en gros caractères sur la première page du journal dont l'honorable député est l'âme—je soutiens qu'il est du devoir du ministère envers le public (ceci soit dit en tout déférence et sans le moindre désir de dicter une ligne de conduite à mon très honorable ami) de faire en sorte que la vérité soit mise au grand jour au sujet de cet incident. Cela fait, le parlement et le pays, j'en suis sûr, seront satisfaits des mesures subséquentes.

M. McKENZIE: S'il n'y a jamais eu une question qui devait être abordée avec calme et impartialité, et sans animosité de parti, c'est bien une question de cette nature. A titre de sujets britanniques, nous tirons vanité du fait que quiconque confie ses destinées et jure allégeance au drapeau britannique sera toujours traité loyalement et jugé impartialement s'il a quelque démêlé. Le haut tribunal du parlement commettrait donc une erreur, selon moi, s'il étudiait une affaire avant d'être saisi de tous les faits sous une forme convenable et probante, autant que cela se peut en pareille matière. Les incidents relatés par le député de Québec-Ouest m'ont fort ému et j'ai été scandalisé de voir qu'un état de choses semblable à celui qu'il a décrit pouvait se produire dans notre pays, le Canada.

Tous nous prisons beaucoup les prérogatives du citoyen et nous devrions être en état de déclarer à bon droit que hommes, femmes ou enfants peuvent, de jour ou de nuit, circuler dans tous les coins du pays, surtout dans les rues d'une ville de l'importance de Québec, sans craindre d'être molestés en aucune façon. Il est constant que nous sommes portés à penser qu'il en est ainsi. Or, s'il est vrai que, pendant la guerre, de paisibles citoyens ont été attaqués dans la ville de Québec, que les magasins ont été enfoncés, que le commerce y a été gêné, que des vols y ont eu lieu et que les gardiens des établissements y ont été assaillis, une enquête s'impose. Si les conclusions de l'enquête confirment ces faits, il n'y aura que deux choses à faire: indemniser les volés et traduire les coupables devant les tribunaux et les traiter selon que l'exigera la nature de leur faute. Le fait d'être revêtu de l'uniforme militaire et de porter un fusil n'absout pas un individu d'un acte contraire aux ordres qu'il reçoit.

D'après mon interprétation de la loi, l'autorité militaire ne peut être appelée à prêter main-forte à l'autorité civile que d'une certaine manière et lorsque les circonstances sont telles que cette dernière n'est plus en état de maintenir le bon ordre. Lorsque ces circonstances se présentent au pays, les commandements voulus sont donnés et le ministre de la Milice ordonne à un certain nombre de soldats d'aider à l'autorité civile. S'il en a été ainsi, comme je le crois, dans le cas en question, la troupe militaire était soumise aux commandements, à la discipline et à la direction de l'autorité civile dans la ville de Québec, et celle-ci est comptable des conséquences des commandements qu'elle a donnés,

Cependant, si un groupe de soldats envoyés dans la ville de Québec par l'Etat n'a pas obéi à l'autorité civile, je serais porté à croire que le ministère et le parlement, dont ces soldats relevaient, sont responsables d'une façon générale de toutes les infractions à la loi. L'affaire devrait être l'objet d'une enquête approfondie et les faits devraient être bien exposés au parlement. Je regretterais vraiment qu'une province, ou un habitant de telle ou telle province, songeât un seul instant à fomenter des troubles à l'occasion de cette affaire. La vérité devrait être recherchée par un tribunal légitimement constitué dont les conclusions ne seraient pas révoquées en doute, lorsqu'elles seraient soumises au parlement.

Je représenterai au ministère que, si une enquête doit avoir lieu, elle devrait être confiée à des gens jugés très compétents et à l'abri des influences de parti ou autres qui les porteraient à présenter un rapport qui ne serait pas absolument conforme à la vérité. Cela accompli, le parlement, j'en ai la conviction, serait à la hauteur des circonstances et jugerait l'affaire au fond. Quelque soit la cause de la situation, il ne faudrait pas laisser se répandre l'idée que nos concitoyens peuvent être attaqués impunément, et que quelques-uns d'entre eux peuvent être tués, sans que les autorités

s'occupent de l'affaire et indemnisent les victimes des déprédations. Cela ne sera pas toléré en ce pays, j'en suis sûr. Il ne sera permis à personne de dire, avec un semblant de vérité, qu'il n'a pas été traité loyalement et avec la plus grande justice par les autorités canadiennes.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Ce n'est pas sans quelque regret que j'entends l'honorable député de Beauce (M. Béland) soutenir, à la suite du représentant de Québec-Ouest (M. Parent), que le ministère de la Justice, attachant peu d'importance à cette affaire, ne s'est pas donné la peine de l'examiner. Tout ce que j'ai à dire là-dessus, c'est que ces deux honorables députés s'abusent complètement.

L'hon. M. BELAND: Nous sommes enchantés de l'apprendre.

Le très hon. M. DOHERTY: A la suite du débat de l'an dernier, au cours duquel j'avais fait entendre que j'examinerais la question, on m'a fait tenir trois réclamations. Aucune d'elles ne portait sur l'entrée par effraction dans une boutique quelconque, ni, si je m'en souviens bien, une réclamation adressée au nom du M. Mercier dont il a été parlé. Je crois savoir que ces réclamations ont été l'objet d'investigations de la part de l'un des ministères—c'est du moins ce qu'on me dit. Pour ce qui est des trois cas qui me furent soumis, je me suis donné la peine d'étudier, dans la mesure que permettaient alors mes loisirs et mes facultés, les dispositions de la loi qui s'y rapportaient; je chargeai les légistes du ministère d'en faire autant, et j'en arrivai à la conclusion—c'est aussi, j'en suis sûr, celle à laquelle s'arrêteront infailliblement ceux des députés de la gauche qui sont avocats, s'ils daignent examiner le sujet—qu'il ne saurait être question de responsabilité légale en la matière. Autant vaut écarter immédiatement cet objet de la discussion. Le point me paraît d'une clarté parfaite. Lorsque l'autorité militaire intervient, le soldat, pour la seule raison qu'il est soldat, n'a pas plus que toute autre personne le droit d'abuser de la force pour maintenir la paix. S'il le fait, il commet un acte répréhensible dont il est comptable; mais, je l'affirme sans hésitation, l'Etat n'est nullement responsable aux yeux de la loi.

L'an dernier, je l'ai dit dans le temps, je me suis senti ébranlé par le raisonnement de l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) et de certains autres membres de la Chambre, raisonnement par quoi l'on cherchait à établir une analogie entre l'acquisition par voie d'expropriation, pour des objets d'intérêt public, d'une propriété privée, auquel cas il est admis en principe qu'il y a lieu d'accorder une indemnité, et le cas où, sans que l'on ait personne à blâmer, un homme perd la vie au cours d'une action nécessaire pour le bien public. Il m'a été impossible, je dois l'avouer, de rien trouver à l'appui de cette proposition, et c'est pourquoi je considère que nous devons aborder cette question—j'y suis du moins tenu—l'esprit libre de l'idée que je me trouve en présence d'une réclamation en justice, d'une réclamation susceptible d'être juridiquement établie ou maintenue par un tribunal.

Les députés de la gauche affichent une extrême sympathie à l'égard des personnes qu'ils disent lésées et à l'abri de tout reproche. Il faut bien que cette hypothèse soit fondée, sinon il n'y aurait aucune raison de discuter à aucun point de vue les revendications provenant de personnes coupables d'avoir participé à des émeutes qu'il fallait réprimer ou de s'être volontairement trop exposées au danger; mais on allègue que les personnes dont il s'agit ici sont des victimes dont l'innocence est absolue. En supposant que cela soit, nous ne sommes pas en présence de réclamations d'indemnités recouvrables par voie judiciaire—du moins je ne trouve rien qui motive une telle manière de voir.

Je le répète, les députés de la gauche font montre à l'égard du malheur de ces personnes, d'une extrême sympathie que je m'explique aisément si les faits sont tels qu'ils les rapportent. S'ils sont en mesure de donner libre cours à leurs sentiments, je ne le suis pas. Quelque sympathie que j'aie pour elles—et je suis autant que tout membre de la gauche homme à compatir au malheur de quiconque, sans qu'il y ait de sa faute, perd la vie ou subit un tort grave—j'ai un devoir à accomplir et ma fonction consiste à donner des conseils au Gouvernement en ce qui concerne ses obligations aux yeux de la loi. Or, je le répète, j'ai examiné la question, je l'ai fait examiner par mes légistes, et leur rapport, que j'ai par devers moi, confirme la seule conclusion à laquelle j'ai pu en venir moi-même. Mon attitude m'était donc clairement dictée, et je l'ai prise avec l'assez ferme conviction que je ne me trompais pas.

Nous ne sommes pas en présence d'une question de responsabilité aux yeux de la

loi. La question qui se pose est donc de savoir jusqu'où nous devons aller. En prêtant l'oreille à la touchante prière que l'on m'adresse, je dois me rappeler que ce n'est pas à ma propre bourse que l'on fait appel, que c'est le versement de deniers publics que l'on demande. Or, m'appartient-il, les députés de la gauchee ont-ils eux-mêmes le droit, parce qu'ils sympathisent avec des gens qui, en droit, ne peuvent rien réclamer à l'Etat, de demander que l'on puise dans la caisse publique pour indemniser ces personnes du tort qui leur a été causé?

Ce n'est pas le seul cas où l'on peut subir des dommages en droit et en équité sans que personne n'en soit responsable. Je suppose que tous les honorables députés sont au courant de cette description, faite dans un latin très barbare, *damnum absque injuria*. En ce qui concerne le Gouvernement, bien que ces personnes puissent avoir éprouvé des dommages, et être des victimes assez innocentes, il n'est pas prouvé que le Gouvernement se soit mal conduit, fait indispensable pour établir la responsabilité juridique.

L'hon. M. BELAND: Le fait du prince.

Le très hon. M. DOHERTY: La couronne n'est pas responsable de la mauvaise conduite de ses fonctionnaires individuels. Si l'on reconnaissait un autre principe, la responsabilité de la couronne serait presque illimitée. En supposant que les soldats fussent en faute sous certains rapports, ces soldats ont, naturellement, leur propre responsabilité. Si l'officier commandant a donné quelque ordre en contravention avec la loi, il est lui-même responsable. Maias on ne peut faire retomber cette responsabilité sur la couronne. Il est certaines circonstances, naturellement, où un Gouvernement, tout en ne se reconnaissant aucune responsabilité croit devoir accorder ce que l'on appelle des indemnités à titre gracieux, à ce sujet, laissez-moi vous dire que Québec n'est pas la seule ville où il est survenu des troubles qui ont donné lieu à des protestations contre la conduite des soldats. Des citoyens de Calgary ont réclamé des sommes considérables.

L'hon. M. BELAND: Durant la guerre?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami de Toronto ne paraît pas l'avoir appris.

M. HOCKEN: Ces gens ne s'étaient pas rebellés contre l'autorité de la couronne.

Le très hon. M. DOHERTY: Ces réclamations se rapportaient à des soldats qui avaient fait infraction dans une boutique. Je ne savais pas que ces citoyens s'étaient livrés à aucun autre désordre. Nous avons dû appliquer le même principe général à toutes ces réclamations. Peut-être n'est-il pas besoin qu'un honorable député le dise, mais, bien entendu, il ne faut pas faire de ces questions des questions de rivalité entre provinces, nationalités ou classes; il ne doit y avoir qu'une seule loi et qu'une seule règle pour tous.

Maintenant, en vertu de la loi, on en voit, malheureusement, qui subissent des torts et des dommages dans diverses parties du pays. Mais, dans chaque cas, je suis obligé, ainsi que les fonctionnaires du département qui éclairent le Gouvernement sur sa responsabilité, d'interpréter la loi telle qu'elle est, et l'on comprendra, facilement, je crois, le danger qu'il y aurait à nous laisser influencer par des sentiments de commisération. Quoi qu'il arrive, un avocat ne doit pas se laisser attendrir; certaines mauvaises langues ne vont-elles même pas jusqu'à dire que pour être bon avocat il faut avoir le cœur dur et un bon estomac. J'ignore si j'ai les deux, et si le méchanceté de mon cœur est assez grande pour faire de moi un bon avocat, mais il est incontestable que, en ma qualité de jurisconsulte du Gouvernement, je ne puis me laisser influencer par aucun sentiment de sympathie.

Comme je l'ai dit, lorsque cette affaire a été discutée l'an dernier, j'ai été vivement frappé par l'idée d'analogie possible que l'on a émise entre le cas d'expropriation de la proprité d'un citoyen et celui où le Gouvernement faisant quelque chose dans l'intérêt public, se trouve incidemment, par la conduite de ses employés ou fonctionnaires, à enlever la vie de quelqu'un, analogie qui nous justifierait à un point de vue légal d'accorder une indemnité. Après avoir réfléchi sérieusement à cette analogie, j'en suis venu à la conclusion qu'elle n'a pas sa raison d'être.

En mettant absolument de côté la question de responsabilité légale, et en envisageant cette réclamation au point de vue humanitaire, je dois rappeler aux honorables députés que tous mes collègues n'ont pas eu l'avantage d'entendre cet appel et, bien que je sois obligé, pour les raisons que j'ai données, de m'opposer à cette motion, je serai heureux d'appeler leur attention sur les remarques de cet après-midi.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, j'ai suivi ce débat avec intérêt. Si, à un point de vue purement juridique, de l'avis de mon très honorable ami, il n'y a pas de raison d'indemniser les victimes des émeutes de Québec, je crois que lorsque nous aurons considéré ce que nous appelons en droit les *res gestæ*, nous trouverons de bons motifs pour indemniser ces victimes, au moins à titre gracieux. Je n'ai pas les cas devant moi, mais, si mon très honorable ami veut se rapporter aux précédents du ministère de la Justice sous l'union des deux Canadas il verra que, au temps des troubles de Gavazzi, à Montréal, le Gouvernement a indemnisé les victimes des soldats.

Si j'ai bonne mémoire, mon honorable ami n'a qu'à prendre "History of our own Times" de Justin McCarthy, et lire le chapitre traitant des émeutes de Gordon, en Angleterre, il y verra que le gouvernement britannique compensa quelques-unes des victimes.

Citons un exemple qui est probablement mieux connu de mon très honorable ami, une circonstance en laquelle la couronne indemnisa des hommes qui n'avaient aucun droit légal à une compensation. Je fais allusion au cas des colons, à la baie aux Renards, sur l'île Anticosti. Ces colons avaient habité cette île, et particulièrement cette partie de l'île, durant bien des années; cependant le propriétaire de l'île demanda un jour qu'ils fussent expulsés, que les colons quittassent l'endroit particulier qu'ils avaient habité. Il n'y avait pas la moindre preuve que ces squatters eussent droit à une compensation. Tout de même, le gouvernement fédéral—et je crois que les avocats de la couronne en avaient avisé ainsi—décida que les squatters devraient être indemnisés de quelque manière. En effet, les squatters quittèrent l'île d'Anticosti et le ministère de l'Intérieur leur donna des lettres patentes pour des terres de l'Ouest, afin de les indemniser pour le semblant de droit qu'ils s'imaginaient avoir en vertu d'une résidence de plusieurs années à la baie aux Renards, sur l'île d'Anticosti. Le ministre de la Justice a été impressionné, l'an dernier, par l'appel de mon honorable ami de Québec, lequel était fondé sur la similarité des cas mentionnés par mon honorable ami, avec les cas d'expropriation. Je crois que le cas des colons de la baie aux Renards devrait influer sur la décision finale du Gouvernement, à ce sujet. Ce n'était pas une question légale, c'était une question d'équité, de justice—de justice britannique, dirai-je à mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken). C'était une question de compensation par sympathie. Je constate qu'en diverses circonstances le Parlement a ignoré la stricte lettre de la loi en votant des sommes d'argent, alléguant qu'il y avait raison d'accorder une allocation de compassion. Monsieur l'Orateur, je désire maintenant revenir aux événements particuliers qui eurent lieu en 1917, et me reportant à cette phase de la discussion, je veux être aussi modéré que possible. Il n'est pas nécessaire de réveiller de vieilles querelles; je crois que nous désirons tous voir régner la paix non seulement dans le monde entier, mais tout particulièrement dans le Canada. Mon très honorable ami se souvient que c'est l'annonce soudaine du service militaire obligatoire qui a causé toute cette difficulté. Blâmerez-vous nos jeunes gens de s'être objectés tout d'abord à la mise en vigueur de cette loi? Tout homme doit naturellement obéir à la loi du pays. Mais, monsieur l'Orateur, c'est le privilège de tout jeune homme de ma race d'être logique. Mon très honorable ami admettra que l'esprit français est généralement logique. L'on avait dit aux jeunes gens—en effet, il avait été promis solennellement devant le Parlement et devant le pays—qu'il n'y aurait pas de service militaire obligatoire en Canada; que l'enrôlement se ferait d'après le système volontaire. Mais, tout à coup, les choses changèrent. Nous vivons dans un pays libre, monsieur l'Orateur. Nous nous réjouissons de nos principes de liberté, il était donc permis à nos gens de critiquer et de protester. Les jeunes gens de Québec critiquèrent et protestèrent, et ils ne furent pas seuls à le faire; il y en a eu d'autres, dans les autres parties du pays qui ont critiqué et protesté. Et, si l'on se soumit finalement à cette situation politique dans les autres parties du Canada, en 1917, vous savez très bien, monsieur l'Orateur, et tout député consciencieux le sait aussi, que cela est dû à la promesse qui a été faite aux jeunes gens de l'Ontario et de l'Ouest qu'il n'y aurait pas de service obligatoire; que la loi ne s'appliquerait qu'aux jeunes gens de la province de Québec. Il est trop tôt, monsieur l'Orateur, pour commencer à écrire l'histoire de la guerre, mais lorsque l'on écrira cette histoire, j'ose dire que l'histoire rendra justice à qui de droit. Je disais à mon très honorable ami, il n'y a qu'un instant, qu'il faut se rappeler les circonstances particulières dans lesquelles la loi du service militaire obligatoire fut mise en vigueur; il ne faut pas oublier ce que les

criminalistes appellent *res gestæ*. Rappelons-nous les discours incendiaires qui ont été prononcés par tout le pays, les écrits séditieux qui ont été répandus au loin, les appels qui sont venus de toutes parts, pour et contre. Rappelons-nous—et la chose a été admise depuis—que les habitants du vieux Québec sont de gens pacifiques, des gens qui aiment la liberté. Au moment même où les églises étaient remplies de gens remplissant leurs devoirs religieux, les soldats de l'Ontario apparurent et commencèrent à parader dans les rues.

Ce fut, qu'on se le rappelle, le vendredi saint, dans la ville de Québec, ville religieuse s'il en fut sur ce continent, que des régiments dépêchés d'Ontario se mirent en marche. Pauvres soldats! Ils accomplissaient leur devoir, comme ils le comprenaient; ils obéissaient aux ordres reçus. Quelqu'un se figure-t-il que les soldats venus d'Ontario pour rétablir l'ordre, le vendredi saint, dans la ville de Québec, croyaient, dans leur âme et conscience, qu'il y avait quelque ordre à rétablir dans cette ville, le jour en question? Mais, quelque part, il se trouvait des gens qui brûlaient véritablement de l'envie d'envoyer des soldats dans Québec à cette époque de harangues enflammées par laquelle passait le Canada tout entier, afin de promouvoir les intérêts politiques que l'on sait. La situation, dans Québec, je le dis à l'honorable ministre, le vendredi saint, 1918, ressemble en tout point à celle préparée, soutenue, mûrie par d'autres agitateurs, lors du raid sur le noviciat de Guelph. Nous savons tous dans quel but fut organisée cette descente et tous les Canadiens amis de la liberté se sont sentis humiliés de ce fait.

Mon très honorable ami déclare qu'on ne peut accorder d'indemnité, dans des circonstances semblables. On a dit que des citoyens respectueux de la loi, qui n'étaient pas des émeutiers, ont perdu la vie, tandis que d'autres ont souffert des pertes. Je me rappelle une cause dont les cours de juridiction criminelle de Montréal furent saisies, ou l'on assigna d'après la loi criminelle devant douze de leurs pairs des jeunes gens qui avaient menacé de détruire au moyen de la dynamite, la résidence de lord Atholstan, à Cartierville, près Montréal. Le ministère de la Justice devait avoir ses représentants, lors de ce procès. Au reste, mon très honorable ami se rappellera qu'il fut établi, devant M. le juge Pelletier et les douze jurés que le principal témoin de la Couronne, était un individu nommé Desjardins et que ce personnage avait reçu de l'argent du ministère de la Justice. Il fut aussi prouvé que Desjardins avait reçu $25 et qu'il avait rempli la fonction d'agent provocateur.

M. CASGRAIN: C'est le ministère qui s'est porté caution pour lui et c'est l'avocat du ministère qui l'a défendu.

Le très hon. M. DOHERTY: Il était à notre emploi. Que ce fut en qualité d'"agent provocateur", c'est une autre affirmation et qui est certainement inexacte.

L'hon. M. LEMIEUX: Je demanderai à mon très honorable ami,—je suis certain qu'il est parfaitement de bonne foi,—de compulser les témoignages rendus au cours de ce procès. Il constatera que M. le juge Pelletier, l'un de ses anciens collègues, qui présidait les assises fut à ce point abasourdi qu'il ajourna immédiatement la cour. Voyez son résumé pour le juré. Plus tard Desjardins arrêté encore une fois, fut libéré sur la garantie de la Couronne. Subséquemment Desjardins fut trouvé coupable de vol de grand chemin, ou de je ne sais quel autre crime, dans le district de Hull.

M. CASGRAIN: Et défendu, cette fois encore, par le Gouvernement.

L'hon. M. LEMIEUX: On m'affirme qu'il fut défendu par un des avocats de la Couronne.

M. CASGRAIN: C'est exact.

L'hon. M. LEMIEUX: Il fut condamné à la prison ou au pénitencier; et il est maintenant mis en liberté provisoire. Est-ce vrai ou non? S'il est exact que le département de la Justice a retenu et payé les services de gibiers de prison de cette sorte, et les a employés en qualité d'"agents provocateurs", pour des raisons politiques de l'ordre le plus bas et le plus mesquin, n'y a-t-il pas là une raison qui justifie l'octroi d'une gratification de la part du gouvernement fédéral pour les victimes innocentes des émeutes de Québec. "Oh!" s'écrie l'honorable député de Toronto-Ouest, "tout le pays va se soulever contre une pareille proposition." Je ne m'attends pas à voir indemniser, cette année, l'année prochaine ou l'année suivante, les victimes des émeutes de Québec. Il faut du temps, même dans les pays britanniques pour que justice soit rendue; dans certains pays, il ne saurait être question de justice, mais l'histoire enseigne, si je ne me trompe, que sous le drapeau britannique, la justice est certaine de triompher. Quelque jour, monsieur l'Orateur, quand une meilleure entente prévaudra entre les différentes races et provinces du Canada, les victimes de ces émeutes et leurs familles seront indemnisées.

Le Canada a déjà traversé d'aussi cruelles épreuves. Nos ancêtres ont passé à travers la rébellion du Haut et du Bas Canada. Les prédécesseurs de l'honorable député de Toronto-Ouest n'ont pas été lents à exiger de la couronne, après 1837, et 1838, une indemnité pour les loyalistes et cette indemnité leur fut accordée par la majorité des députés d'alors. Les années se succédèrent et finalement, un patriote du Haut-Canada, du nom de Robert Baldwin fut appelé aux affaires du pays. Il conclut une alliance avec Louis-Hippolyte Lafontaine. Ils rétablirent la paix, l'harmonie et l'ordre dans le pays et, en 1849, sous le ministère Baldwin, Lafontaine, les familles des rebelles et quelques-uns de ces derniers eux-mêmes reçurent une compensation pour les pertes subies au cours de la rébellion.

Les Hockens de l'époque incendièrent le parlement à Montréal.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député doit comprendre que cette remarque n'est guère parlementaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Disons que les *Orange Sentinel* de l'époque incendièrent le parlement à Montréal. Ils eurent même bien peu d'égards pour la personne de lord Elgin, qui était à ce moment-là, gouverneur général. J'ai vu moi-même en Angleterre, dans la famille de lord Elgin, une pierre qui fut trouvée dans le carosse de son Excellence après qu'il eut quitté le parlement, à Montréal. Elle a été exposée à Londres: c'est un souvenir des fidèles loyalistes de 1849. Un jour viendra où on fera aussi une loi pour indemniser les innocentes victimes des troubles de Québec, et à ce moment-là les gens se rendront compte que les troubles furent suscités d'abord par des agents provocateurs à la solde d'agitateurs politiques et ensuite par les fanfaronnades et les brimades d'individus très supérieurs qui cherchaient à dominer la minorité. La jeunesse ne faisait qu'exercer son droit en protestant contre une loi que le premier ministre avait promis de ne jamais faire adopter par le Parlement. Monsieur l'Orateur, nous devons à la mémoire de ceux qui sont morts là-bas dans les Flandres, de faire disparaître toutes ces causes de friction. S'ils ont combattu, s'ils sont morts, ce n'est pas pour laisser des gens comme mon honorable ami de Toronto-Ouest semer la haine parmi les Canadiens. Ils se sont battus et ont fait le suprême sacrifice, afin que leurs compatriotes des deux races puissent substituer à ces cris de haine un chant d'amour.

[L'hon. M. Lemieux.]

J'espère que mon très honorable ami le ministre de la Justice, quand il en aura le loisir et qu'il sera loin des sinistres influences qui l'entourent, examinera de nouveau avec soin les cas qui ont été si bien expliqués à la Chambre par mon honorable ami de Québec-Ouest. Je n'hésite pas à croire qu'il finira par accorder une indemnité aux malheureuses victimes des troubles de Québec.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion, mais il est un point dont le très honorable ministre de la Justice ne paraît pas tenir compte. Je crois comprendre qu'on s'est d'abord adressé à la ville de Québec, la tenant responsable de la protection des biens et de la vie de ses citoyens. Cette prétention fut rejetée par le tribunal, parce que ce n'était pas les autorités municipales qui étaient chargés de maintenir l'ordre à ce moment-là; cette tâche était dévolue aux autorités militaires. Le gouvernement fédéral avait—chose assez extraordinaire—promulgué un décret à cet effet, malgré que les autorités civiles n'eussent jamais demandé l'aide des autorités militaires. J'ai ici l'arrêté ministériel. Il est un peu long et je me contenterai d'en lire un paragraphe pour confirmer la remarque que je viens de faire. Le décret qui est daté du 4 avril 1918, est ainsi conçu:

Considérant que le 28e jour de mars dernier l'opposition d'un grand nombre de la population de la ville de Québec à l'application de la loi du service militaire de 1917 et des règlements établis sous l'empire de cette loi s'est manifestée par la violence ouverte et que des émeutes sérieuses en sont résulté ce jour-là et les jours suivants, où les émeutiers ont détruit le bureau du sous-régistraire nommé pour le district de Québec sous l'empire de ladite loi et ont de plus causé des dommages considérables à d'autres immeubles et menacé de causer d'autres dommages, et qu'il est devenu nécessaire pour le rétablissement de l'ordre, la protection de la propriété et la préservation de la paix que ces émeutes soient réprimées par l'autorité militaire;

Considérant que d'après le droit commun il est du devoir d'un officier militaire avec les troupes sous ses ordres d'intervenir, quand cette intervention est nécessaire, pour réprimer une émeute, insurrection ou perturbation civile;

Considérant que la loi de la milice prescrit que la milice active du Canada peut être appelée à l'activité pour prêter main-forte à l'administration civile à la demande des autorités civiles, et que les ordres et règlements du roi pour la milice contiennent certaines instructions concernant l'exercice du commandement et la disposition des troupes en ces occasions;

Considérant que nonobstant qu'il était nécessaire comme susdit, pour le maintien de la paix et la répression des émeutes, de recourir à la force militaire, les autorités civiles de Québec n'ont fait aucune réquisition demandant que la milice soit appelée, et que par conséquent l'offi-

cier commandant, agissant évidemment dans l'intérêt général et pour la protection du public, et, sur l'ordre du ministre de la Milice et de la Défense, a assumé la responsabilité de commander et diriger les opérations des troupes pour la protection de la vie et de la propriété et le rétablissement de la paix...

dans la ville de Québec. Or il appert que les autorités militaires sont intervenues, plaçant la ville sous leur propre protection et empêchant les autorités civiles de veiller sur la vie et les biens de ses habitants et de maintenir l'ordre et la paix. Par conséquent, les autorités militaires devraient comprendre qu'elles sont responsables de ce qui s'est produit.

Si elles ne s'étaient occupées de rien et avaient rejeté le fardeau sur les autorités civiles, la question serait différente, mais leur intervention à ce moment et le fait qu'elles ont entrepris de maintenir la paix et l'ordre dans la ville placent la cause sous un jour tout différent. Comment ont-elles rempli leur devoir? Les hommes mêmes à qui était confié le devoir de maintenir l'ordre dans la ville ont commis le désordre. Comme l'a dit cet après-midi mon honorable ami de Québec-Ouest, un magasin a été pillé par des soldats portant l'uniforme de Sa Majesté le roi et commandés par des officiers du ministère de la Milice, justement les hommes à qui on avait confié la protection de la vie et de la liberté des citoyens dans la ville de Québec. C'est assurément sur le Gouvernement et non sur la ville de Québec que repose la responsabilité d'indemniser les gens de dommages causés par les soldats qui, à ce moment, ne remplissaient pas leur devoir. Ce fut la décision du tribunal et je crois que, dans les circonstances, cette décision était bonne.

Mon très honorable ami le ministre de la Justice dit qu'il n'existe pas de réclamation légale. Je ne crois pas qu'il s'agisse ici d'une réclamation strictement légale. C'est plutôt une réclamation morale et l'habitude du Parlement, de cette haute cour de justice, a toujours été de considérer les réclamations morales aussi bien que les réclamations légales. La réclamation de la ville d'Halifax était purement morale. Cette ville n'avait aucun droit légal de réclamer les millions qui ont été accordés aux victimes du désastre de décembre 1917, mais le Gouvernement a reconnu que le désastre avait été indirectement causé par la guerre, que d'innocentes victimes avaient subi de lourds dommages et c'est le Gouvernement qui, de lui-même, a voté des sommes considérables pour les dédommager.

Je tiens à appeler l'attention de mon très honorable ami sur ce fait, non parce que les cas sont semblables, mais pour répondre à son objection qu'il ne peut connaître que des cas entraînant une responsabilité légale. Nous ne demandons pas qu'il examine du point de vue de la responsabilité légale. La question est de savoir si le Gouvernement peut à bon droit refuser d'examiner ces réclamations, étant donné qu'il était à cette époque responsable du bon ordre dans la ville de Québec et que les dommages ont été causés par des soldats à son service. C'est ce que nous ne devons pas oublier. Les hommes qui ont causé le dommage étaient les soldats de l'Etat, portant l'uniforme de l'Etat et commandés par les officiers de l'Etat. Un des cas cités par mon honorable ami de Québec-Ouest est particulièrement pitoyable. L'individu en question passait une sentinelle. Il ne comprenait pas l'anglais, mais cependant, quand on lui a intimé l'ordre d'arrêter il a sans doute compris la nature du commandement, car il a levé les mains en l'air. Que pouvait-il faire de plus? Néanmoins, on a tiré un coup de fusil sur lui et il a été blessé, perdant par la suite un de ses membres. Si les faits sont vrais, rien ne peut excuser cela. La véracité ou la fausseté de ces faits ne peuvent pas être décidées par la Chambre et il appartient à mon très honorable ami de les découvrir. Par son discours, le ministre nous a laissé entendre qu'il a fait faire une sorte d'enquête, mais il ne nous en a pas donné le résultat. Il ne nous a pas dit si les victimes avaient participé d'une manière quelconque aux émeutes qui ont eu lieu dans la ville. C'est là une question vitale. Si ces personnes n'avaient rien à voir aux émeutes, je prétends qu'il existe un droit moral de compensation.

Ceci me semble le nœud de la question et mon très honorable ami n'a pas dit à la Chambre s'il avait ou non découvert que ces personnes avaient participé à l'émeute. J'espère que cette question sera étudiée selon son mérite et qu'elle sera considérée de manière à rendre justice aux victimes de l'émeute. L'honorable député de Québec-Ouest a clairement expliqué ces cas. Nous devons laisser de côté toute question de responsabilité légale, et je ne crois pas que mon honorable ami désire que la Chambre comprenne qu'il s'agit dans le cas

actuel de responsabilité légale. C'est simplement un cas de justice à rendre et, comme je l'ai dit, un cas de responsabilité morale. J'espère qu'on ne se laissera pas entraîner par les préjugés parce que cette affaire s'est déroulée dans la ville de Québec. La cause devrait être réglée comme si l'affaire était arrivée à Toronto ou dans toute autre ville du Canada.

(La motion n'est pas adoptée.)

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE À UNE DEMANDE DE PENSION PAR LA MÈRE DU SERGENT-MAJOR BRUNELLE

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX demande:

Copie de tous documents et correspondance se rattachant à la demande de pension de Mme Brunelle, mère, veuve de feu le sergent-major N. Brunelle, n° matricule 62068.

—Je serai très bref en présentant cette demande de madame veuve Brunelle. Elle est la mère du sergent-major N. Brunelle, enrôlé dans le 22e bataillon le 4 décembre 1914 et réformé le 21 mai 1919 comme impropre au service et atteint de bronchite chronique. Ce sous-officier a été examiné au bureau des pensions à North-Bay et on lui a accordé une pension de 25 p. 100.

Je dois dire en passant que ce jeune homme qui s'est engagé au commencement de la guerre et a servi jusqu'en 1919, a été décoré sur le champ de bataille. Il était âgé de 26 ans au moment de sa mort. Après son retour au Canada, il mourut le 3 juillet 1919, à Swastika, dans le nord d'Ontario, en se noyant accidentellement.

L'hon. M. BELAND: Combien de temps après avoir été licencié du service?

L'hon. M. LEMIEUX: Il a été licencié le 21 mai 119 avec une pension de 25 p. 100.

L'hon. M. BELAND: D'invalidité?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, et il s'est noyé le 3 juillet 1919. On verra qu'il n'a pas joui longtemps de la pension qui lui avait été accordée. Quand on eut retrouvé son corps après l'accident, on manda un coroner qui demeure à une assez grande distance de Swastika et qui tint une enquête et entendit des témoignages de ouï-dire, car personne n'a pu dire comment l'accident était arrivé sauf que le temps était très chaud au moment où ce jeune homme et quelques-uns de ses compagnons se baignaient dans la rivière. D'une façon quelconque, Brunelle a perdu pied et s'est noyé. La mère est veuve. Elle a une mauvaise santé, en fait elle est absolument privée de soutien, et elle est obligée d'aller de maison en maison pour chercher de l'ouvrage. Elle a deux jeunes filles dont elle doit prendre soin et malheureusement l'une d'elles a failli être tuée par un tramway à Ottawa. Ainsi, cette femme est absolument sans ressources. Je me suis présenté en son nom devant les commissaires des pensions auxquels j'ai exposé qu'en raison de l'infirmité de cet homme, qui avait été blessé sur le champ de bataille il était probable qu'il n'avait pu échapper à la mort parce qu'il n'était pas assez fort pour faire face à une situation dont un homme en santé ordinaire aurait pu se tirer. Il était au-dessous de la normale. Naturellement, on me référa au paragraphe 1 de l'article 11 de la loi qui est ainsi conçu:

La commission doit accorder les pensions aux membres ou relativement aux membres des forces devenus invalides, conformément aux taux énoncés dans l'Annexe A de la présente loi et relativement aux membres des forces qui sont décédés, conformément aux taux énoncés dans l'annexe B de la présente loi lorsque l'invalidité ou le décès au sujet desquels la demande de pension est faite pourrait être attribué au service militaire, ou que l'invalidité a été causée ou aggravée par le service militaire.

Je prétends que cette mort causée par un accident est attribuable premièrement et avant tout au service militaire de l'infortuné Brunelle. Il est revenu du champ de bataille diminué de vingt-cinq pour cent de sa force combative et par conséquent je suis d'avis que sa mère devrait recevoir la pension avec laquelle il aurait pu lui venir aide, s'il avait vécu. C'est un cas bien triste et j'espère que le Gouvernement demandera au comité des pensions de faire un rapport favorable à la modification de la loi de façon à permettre aux commissaires des pensions de régler un cas de cette nature. Je tiens à dire à la Chambre que l'enquête du coroner n'a rien révélé qui pourrait empêcher la mère de ce jeune Brunelle de recevoir une pension. Sa mort a été le résultat d'un accident dans la rivière et la présomption de la loi est que s'il avait été dans la condition physique où il se trouvait avant d'avoir été blessé sur le champ de bataille il aurait certainement pu échapper à ce fatal accident.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le ministre de qui relèvent les commissaires des pensions d'accord avec le Gouvernement n'est pas présent en ce moment. Le cas que mon honorable ami a exposé mérite beaucoup de sympathie, mais mon honorable ami a aussi dit que les commissaires

des pensions ne trouvent pas que la loi s'applique et naturellement ils doivent se conformer strictement à la loi. Les pensions accordées, même avec leurs conditions et leurs restrictions sont, je crois, très généreusement graduées...

L'hon. M. LEMIEUX: Ce n'est pas douteux.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER:... mais il y aura toujours, même en dehors de ces dispositions généreuses, des cas comportant beaucoup de privations et qui provoqueront la sympathie de ceux qui les connaissent. Je suppose qu'il est absolument impossible de faire une loi qui puisse prévoir tous les cas. Je ne pense pas que mon honorable ami ait rien à reprocher aux commissaires des pensions qui ont agi conformément au texte de la loi et aux règlements qui en découlent. Mon honorable ami demande pourtant qu'on leur donne des instructions pour qu'ils proposent des amendements à la loi, qui pourraient couvrir des cas semblables. Je ne suis pas très sûr que ce serait une bonne méthode; mais le comité de la Chambre qui siège en ce moment peut prendre en considération des cas de cette nature. Je ne sais si mon honorable ami a porté ce cas devant le comité, mais il me semble que ce serait une excellente méthode de procéder que de porter le cas à l'attention du président.

Cependant, mon honorable ami a fait insérer son exposé des faits dans les colonnes des Débats et je le signalerai à l'attention du ministre intéressé.

L'hon. M. BELAND: Je me contenterai d'ajouter quelques mots aux observations du ministre. Je regrette infiniment l'absence de l'honorable député de London (M. Cronyn), qui préside aux délibérations du comité des pensions, parce qu'il serait peut-être mieux en mesure que moi d'indiquer à mon honorable ami la marche à suivre.

Le cas qu'a cité l'honorable député est des plus pathétiques, et il y en a bien d'autres. La commission des pensions se trouve en face d'un nombre pour ainsi dire incalculable de cas de cette nature; cependant, la commission constitue un tribunal unique en son genre au pays, puisqu'elle est souveraine et que personne n'a le droit d'en appeler des décisions qu'elle rend. Je crois devoir ajouter en toute justice que les commissaires usent d'une certaine discrétion et accordent toujours le bénéfice du doute aux candidats; pour moi, les commissaires sont justes.

Cependant, il est d'usage de soumettre à la commission les cas identiques à celui rapporté par mon honorable ami. Or, les commissaires ont créé un sous-comité—connu sous le nom du "sous-comité des cas spéciaux"—qui s'occupe du règlement de toutes ces causes spéciales qu'on leur soumet. Inutile pour moi de citer les noms des membres de ce sous-comité—qui possèdent toutes les aptitudes voulues pour remplir des fonctions de cette nature—et si mes renseignements sont exacts, les commissaires s'en rapportent à la décision de ce sous-comité dans les cas de cette nature. Je conseille donc à mon honorable ami de soumettre sa cause au sous-comité et il obtiendra une décision en temps et lieu.

L'hon. M. LEMIEUX: J'accepte assurément le conseil que me donnent les très honorables leaders de la Chambre ainsi que mon honorable ami de Beauce (M. Béland). Etant donné que le comité spécial siège pendant la session, je suppose qu'il n'aura pas d'objection à entendre les griefs, quels qu'ils soient, que font valoir les familles des vétérans.

Pour ce qui est du cas en discussion, je désire insister sur ce fait que je n'ai pas de reproche à faire entendre contre la commission des pensions. Loin de là, je rends aux commissaires le témoignage qu'ils m'ont traité avec la plus extrême courtoisie sans compter qu'ils ont consacré passablement de temps à l'examen des dossiers. Jai passé un avant-midi avec les commissaires et ils m'ont traité avec justice. Cependant, le ministre du Commerce et de l'Industrie l'a fait observer, voici un cas qui échappe à la juridiction de la loi par un cheveu, uniquement parce que les règlements de la commission ne sont pas assez élastiques pour permettre un règlement. Tout le monde admettra toutefois l'injustice qui est commise. Voici un ex-soldat rendu invalide à la guerre et touchant une pension de 25 pour 100 d'incapacité. Le hasard veut qu'il se noie en se baignant; il n'y a pas eu d'enquête du coroner à proprement parler, sauf pour voir le cadavre et déclarer qu'il a été retiré de la rivière. N'est-ce pas là une présomption aux yeux de la loi, monsieur l'Orateur, que ce malheureux s'est noyé parce que l'infirmité dont il souffrent l'a empêché de se protéger comme il l'aurait pu s'il eût été en parfaite santé? Or, la commission lui avait accordé une pension au mois de mai et il s'est noyé dans le cours du mois de juillet suivant. Le pauvre jeune homme étant le seul soutien de sa mère, qui est veuve. A l'heure qu'il est, cette malheureuse femme est dans la mi-

sère noire avec ses deux jeunes filles, dont l'une a été sérieusement blessée dans un accident de tramway arrivé ici à Ottawa. Cependant, les commissaires des pensions m'assurent que la loi ne leur permet pas d'intervenir. J'accepte donc le conseil de mon honorable ami de Beauce—Je comparaîtrai devant le comité avec la veuve Brunelle.

(La motion est adoptée.)

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

Reprise de la séance

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE À L'EXPULSION DU DOCTEUR BURNHAM DU MONTÉNÉGRO

L'hon. M. LEMIEUX demande:

Copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements canadien et serbe, au sujet de l'expulsion du docteur Burnham et de sa mission des hôpitaux du Monténégro.

—Monsieur l'Orateur, au cours des anciennes luttes parlementaires entre le souverain et la Chambre des communes, l'Orateur n'avait pas le droit de quitter le fauteuil avant que tous les griefs du peuple eussent été examinés. Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, qu'à l'exemple de nos prédécesseurs qui représentaient quelquefois le souverain, vous ne voudriez pour rien au monde forcer les députés du peuple à voter les subsides avant d'avoir obtenu le redressement d'une injustice commise à l'égard de l'un de nos concitoyens. Je désire donc ce soir, monsieur l'Orateur, exposer ici la cause d'un citoyen canadien, que je n'ai pas l'honneur de connaître personnellement; je sais toutefois qu'il est le frère d'un de nos anciens collègues au Parlement. Je fais allusion à M. Burnham, l'ex-représentant du comté de Peterborough-Ouest.

C'est en qualité de concitoyen que je présente à mon très honorable ami le leader de la Chambre des communes et au pays la réclamation du docteur Burnham.

Quel homme est-ce d'abord que le docteur Burnham? On me dit qu'il a fait son cours à l'université du Manitoba, qu'il a pendant plusieurs années exercé la médecine avec distinction dans la ville de Winnipeg, que c'était un chirurgien éminent, qu'il a publié des livres traitant du genre de travaux auxquels il se livrait, des livres bien connus dans le monde des savants. Quand la guerre éclata en 1914, le docteur Burnham était en mer et faisait un voyage autour du monde. Fidèle à ses antécédents et à son affection pour la mère patrie, le docteur Burnham résolut d'aller servir comme simple soldat. Il interrompit son voyage et il s'embarqua à San-Francisco sur l'*Ortiga*. Je dois dire en passant que, peu après son départ, le navire fut poursuivi pendant plusieurs jours par le fameux croiseur allemand l'*Emden*. Il parvint néanmoins à débarquer en Europe, où il offrit ses services aux Alliés et, étant chirurgien, il pensa, à l'exemple de notre vaillant ami de Beauce (M. Béland) en Belgique, au traitement des blessés dans les hôpitaux. Ce fut à Plevna, dans le Monténégro, qu'on le dirigea; mais, comme la guerre sévissait avec une intensité extrême dans cette région, il fut peu après contraint de sortir du Monténégro avec des millions d'autres lors de la grande retraite des Serbes, au cours de laquelle des milliers moururent et où lui-même faillit périr. Il parvint cependant à s'échapper et, pendant un an après cela, il fit du service sur le front occidental. Il fut ensuite envoyé à Salonique où on le mit à la tête d'un hôpital et où il demeura jusqu'en 1919. Se trouvant alors quelque peu épuisé et d'une santé chancelante, il revint au Canada en congé, et il se rendit chez lui à Winnipeg.

Je dois dire que les services qu'il rendit tant sur le champ de bataille que dans les hôpitaux et dans les missions de secours lui valurent diverses décorations. Arrivé à Winnipeg, où il avait une foule d'amis, il commenca d'organiser un hôpital de guerre canadien. Il avait vu de ses propres yeux la situation désespérée où avaient été réduits les Serbes, les Monténégrins et les Albanais. Il savait donc par expérience quels services un pareil hôpital pouvait rendre au pays. Ses efforts furent couronnés de succès. Des sommes considérables furent souscrites dans ce but, non seulement par les citoyens de Winnipeg, mais aussi par diverses municipalités du Manitoba et d'autres provinces de l'Ouest. En 1919, il partit de nouveau pour la Serbie et pour le Monténégro. Cette fois-là, il s'établit en un lieu appelé Dulcigno. Il eut pendant plusieurs mois la direction d'œuvres de secours, mais tout à coup les autorités serbes interrompirent ses travaux.

Je ne lirai point toutes les lettres écrites par le docteur Burnham, non plus que celles échangées entre ses amis et le consul de Serbie. Je me contenterai de vous lire les passages où le docteur expose lui-même les motifs qu'il a de se plaindre, et la Chambre jugera si dans les circonstances le Gouvernement n'aurait pas raison d'intervenir. Dans une lettre datée du 13 décembre 1920, le docteur Burnham expose

comme il suit les motifs qu'il a de se plaindre de l'administration serbe:

Comme officier commandant la mission de la Croix-Blanche...

Il s'agit là d'une organisation canadienne.

...j'ai à me plaindre de l'administration serbe par les motifs que voici:

1. La police a exercé une surveillance de tous les instants sur la mission.

La police serbe bien entendu.

2. Ordre fut donné, sans raison connue, à deux infirmières de comparaître devant les autorités à Antivari. Mises en garde par la pénible épreuve décrite ailleurs, les infirmières ne se rendirent point à cet injonction.

3. Les autorités serbes émirent alors une ordonnance, accompagnée d'une menace de la police, tendant à faire ouvrir le magasin de la Croix-Blanche pour des perquisitions.

4. Ordre fut donné, en mon absence, à des membres du personnel d'avoir à comparaître devant les autorités serbes, et la mission fut terrorisée.

5. On saisit le matériel expédié là pour le soulagement de la population; des caisses furent ouvertes, où l'on ne retrouva plus ensuite ce que les factures annonçaient.

Je dois dire que ce matériel venait du Canada en grande partie et consistait en des dons offerts par des Canadiens.

6. On saisit le bateau qui avait amené au port ce matériel et, bien que ce bateau eut été loué du propriétaire, la Croix-Blanche ne put jamais ensuite en faire usage.

7. Ordre me fut donné de comparaître devant le cabinet serbe à Antivari, lequel proféra des menaces contre la mission et déclara qu'il n'était pas bon de rester plus longtemps dans le Monténégro.

8. Peu après cela, le gouverneur serbe vint à Dulcigno et, de nouveau, je reçus une sommation. Dans l'entrevue qui suivit, Lekitch renouvela les menaces antérieures, et il finit par donner ordre à la mission de quitter le pays. Prié de mettre cet ordre par écrit, il s'y refusa.

9. Le 17 août, pendant que j'attendais le départ du vapeur à Antivari, je fus arrêté par ordre du gouverneur serbe, en la présence d'une centaine de personnes qui étaient là sur le quai.

10. Que je fus envoyé, sous la garde d'un soldat baïonnette au canon à l'hôtel Marina ou je fus détenu durant quatre heures.

11. Que je fus en conséquence forcé de revenir à pied, à Dulcigno où j'arrivai après minuit, dans un état d'épuisement, ayant fait, ce jour-là cinquante-deux milles à pied, et le thermomètre étant à 85° Far., à minuit.

12. Qu'au départ de la mission de la Croix-Blanche pour l'Albanie, les autorités serbes interdirent le transport des provisions et du matériel appartenant à la mission.

Il dit, dans la même lettre:

J'ai réuni des rapports exacts concernant les cas respectifs de 2,152 personnes qui avaient bénéficié des services médicaux seulement. Il n'est pas besoin d'autre preuve pour démontrer qu'il ne faut ajouter aucune foi aux déclarations du gouvernement serbe par rapport aux affaires du Monténégro.

La lettre porte la signature de:

F. W. E. Burnham.

Monsieur l'Orateur, peu m'importe l'agitation politique à laquelle la Serbie et le Monténégro sont en proie; peu m'importent les querelles par trop évidentes de ces deux pays entre eux. Cependant, il ne faut pas oublier que le Canada fut un allié du Monténégro et de la Serbie, du commencement à la fin de la guerre. Il me semble, et de fait il est vrai que si la Croix-Rouge et autres institutions de ce genre doivent trouver protection en vertu du droit international auprès des ennemis sur le champ de bataille, à plus forte raison doit-il y avoir protection entre alliés qui se battent et meurent pour une même cause.

On ne cesse de nous répéter, au cours de cette session et même depuis quelques années, que le Canada est une nation. Il y a une couple de semaines, en définissant la nouvelle loi par rapport à la signification des mots "nationalité canadienne" le ministre de la Justice nous a encore affirmé que le Canada est une nation; que bientôt, dès qu'il le voudrait, le Canada pourrait être représenté par des consuls et même par un ambassadeur auprès de la république voisine. Je tiendrais à obtenir, ce soir, de la part du premier ministre (M. Meighen) l'appréciation de cet aveu tombé des lèvres de son éminent collègue, je voudrais savoir de lui si notre pays est vraiment une nation. Il est reconnu, en tous cas, qu'il fait partie de la Société des nations, et dès lors, il a à s'occuper de ses nationaux et surtout de ceux qui se trouvent à l'étranger. Quand même il ne serait pas encore une nation dans toute l'acception du mot, le Canada est cependant la possession la plus importante de l'empire et je ne puis souffrir que des infirmières canadiennes ni qu'un chirurgien canadien, dévoués à une cause humanitaire, soient abreuvés d'humiliations, d'outrages et d'insultes, surtout par des gens qui se réclament du drapeau d'un de nos alliés, sans que le Canada proteste contre pareils traitements.

Je dois m'élever contre les rapports du consul de Serbie à l'adresse du docteur Burnham, il a nié dans la presse les déclarations de celui-ci, il l'a même accusé d'intrigues politiques dans l'accomplissement de ses devoirs au Monténégro.

Monsieur l'Orateur, je suis sensible aux insultes qui ont été proférées par un étranger, fut-il même consul, à l'adresse d'un compatriote de la valeur du docteur Burn-

ham. En effet, celui-ci avait tout sacrifié, il avait consacré ses talents et sa vie à la cause de l'humanité, au soulagement des malades, des pauvres et des opprimés, sur ces terres lointaines. Le Gouvernement devrait donc, au moins, prier les autorités de Serbie de rappeler leur consul qui a osé porter atteinte, dans la pressse à la bonne renommée et à la bonne foi du docteur Burnham.

Je tiens à appuyer sur un autre point: Le gouvernement canadien devrait, par l'entremise de la Société des nations, empêcher la Serbie d'avoir sa part des fonds de la Croix-Rouge venant du Canada ou de l'empire britannique, tant qu'une enquête n'aura pas eu lieu, tant qu'on n'aura pas prouvé la fausseté des paroles du docteur Burnham que je viens de citer, et tant qu'on ne lui aura pas fait amende honorable si elles sont jugées vraies.

Monsieur l'Orateur, pour vous donner une idée de l'esprit dont le docteur Burnham était animé, je donnerai lecture de la dernière phrase d'une de ses lettres:

> Ainsi terminons-nous le premier chapitre des travaux accomplis par la Croix-Blanche du Canada dans les Balkans. Nous n'avons pas à regretter de ce que nous avons fait, nous ferions exactement la même chose s'il s'agissait de recommencer. Nous avons lié notre sort à celui des pauvres, des malades et des opprimés. C'est pour eux que ce fonds a été créé. Nous avons bravé l'injustice sous toutes ses formes. Agir autrement eut été chose plus facile, mais c'eût été contraire aux principe sde la Croix-Blanche et à l'esprit du peuple canadien.

Cette phrase indique le caractère honorable du docteur Burnham. Aussi dois-je prier le Gouvernement de s'enquérir des plaintes que je viens de citer et qui comportent qu'on a terrorisé des infirmières canadiennes; saisi le matériel expédié du Canada, empêché le chirurgien et ses aides de continuer leur œuvre auprès des pauvres et des malades et qu'on les a enfin tous expulsés du pays. Je le répète, il incombe au gouvernement canadien de s'enquérir de cette affaire et de voir à ce que justice soit rendue.

Je ne veux pas abuser de mes souvenirs historiques, mais mon très honorable ami qui dirige les délibérations de la Chambre me permettra de lui rappeler un incident qui, à plusieurs égards, est analogue à celui dont je viens de parler. C'est l'affaire de Don Pacifico, dans laquelle lord Palmerston, en ce temps-là ministre des affaires étrangères, a fait partir la flotte anglaise pour le Pirée, afin d'obliger le gouvernement de la Grèce à indemniser Don Pacifico des pertes qu'il avait subies.

[L'hon. M. Lemieux.]

On disait alors que celui-ci avait de mauvais antécédents, qu'il était Anglais, mais d'extraction étrangère, et qu'il avait présenté une réclamation exorbitante par suite des soulèvements populaires d'Athènes, capitale de la Grèce. Voici ce que lord Palmerston a répondu:

> Les droits d'un individus dépendent des circonstances du cas particulier; et c'est abuser de la logique que de dire qu'un grief ne sera pas redressé parce que, dans des opérations antérieures, un homme a pu faire quelque chose de louche. Qu'on le punisse, si l'on veut qu'on le punisse lorsqu'il est en faute, mais qu'on ne le pourchasse pas sa vie durant comme un paria . . . Oh! mais," dit-on, "quelle démarche peu généreuse que d'employer une force si considérable contre une si petite puissance!" L'exiguïté d'un pays justifie-t-elle la grandeur de ses fautes? Soutiendra-t-on que si vos sujet sont violentés, outragés et pillés...

Il en est ainsi dans le présent cas:

> ...dans un pays qui est petit et faible, vous devrez leur dire, lorsqu'ils demanderont une indemnité, que le pays est si faible et si petit que nous ne pouvons pas lui demander une indemnité. Ils répondraient que la faiblesse et l'exiguïté du pays rendent d'autant plus facile le redressement du grief.

Q'on me permette de répéter la question que je posais tantôt: le Canada est-il une nation? Je déclare que s'il n'est pas une nation en tous points, il a, du moins, conquis des lettres de noblesse au cours de la dernière grande mêlée. Il est le principal dominion de l'empire britannique et si, en tant que Dominion, nous ne pouvons pas, sous le régime de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, affirmer nos droits et protéger nos nationaux, il nous reste, le vieux drapeau anglais qui abrite tous les sujets britanniques en quelque coin de la terre où ils se trouvent. Je voudrais rapporter ce que lord Palmerston disait dans l'affaire Don Pacifico dans le discours qui fut probablement le plus éloquent de toute sa carrière. Dans sa célèbre péroraison, il prononçait ces paroles:

> C'est donc sans crainte que j'invite cette Chambre, en sa qualité d'interprète d'un pays politique, commerçant et constitutionnel, à se prononcer sur la question qui lui est soumise; à dire si les principes qui ont guidé la politique extérieure de ce pays et si la notion du devoir qui nous a fait croire que nous étions tenus de protéger nos concitoyens à l'étranger, sont les principes et la motion qui conviennent chez ceux qui ont à gouverner l'Angleterre. Je l'invite à dire si, à l'instar du Romain d'autrefois qui se pensait à l'abri des indignités lorsqu'il pouvait dire *Civis Romanus sum*, un sujet anglais, n'importe où il est, sera assuré que l'œil vigilant et le bras puissant de l'Angleterre le protégeront contre l'injustice et les abus.

Je le répète, monsieur l'Orateur, si le Gouvernement canadien est d'avis qu'il ne peut pas obtenir le redressement des griefs

légitimes du docteur Burnham et des dignes infirmières qui ont été en butte à ces humiliations et à ces indignités de la part des fonctionnaires serbes, il devrait porter cette affaire à l'attention du ministère des Affaires étrangères, à Londres et, par son entremise obtenir justice pour ces sujets britanniques.

Il y a quelques années, j'ai eu l'avantage de visiter la ville de Rome. C'était en 1909 et dans cette circonstance j'ai été témoin de graves désordres dans la Ville éternelle. Ces désordres ont éclaté après l'exécution en Espagne d'un Espagnol du nom de Ferrer, les anarchistes d'Europe étant d'avis que cette exécution était injustifiable et que les gouvernements du continent devaient prendre les armes contre l'Espagne. En plusieurs villes du continent, à Paris et à Rome, l'autorité militaire, aussi bien que la police, dut garder l'ambassade espagnole. A Rome, les anarchistes semblèrent avoir la prépondérance pendant quelques jours; il y eut des grèves générales et maints troubles éclatèrent dans cette grande ville. Un jour, je me trouvais en visite chez le supérieur du collège canadien à Rome, dans une avenue renommée, la rue des Quatre-Fontaines. Ce collège est sous la dépendance des messieurs de Saint-Sulpice, l'un des plus anciens ordres religieux de France, comme la députation le sait. Avec les Jésuites et les Récollets, des membres de cet ordre ont été missionnaires et instituteurs au Canada. L'établissement où nos jeunes gens poursuivent leurs études théologiques est sous la direction des prêtres de Saint-Sulpice. Cette année-là, le supérieur était un Canadien distingué né à Saint-Hyacinthe. Le collège canadien ne se trouve pas loin de l'ambassade d'Espagne; il était donc très exposé aux coups des anarchistes et des émeutiers qui allaient et venaient dans les environs. Je demandai au supérieur s'il n'était pas en danger et s'il ne craignait pas pour les jeunes prêtres et les étudiants confiés à sa garde. Me montrant du doigt le drapeau anglais, il me répondit: "Ayant arboré ce drapeau, je ne crains rien."

Il me semble, monsieur l'Orateur, que sous la protection du drapeau britannique, comme disait si éloquemment lord Palmerston, le docteur Burnham, que je n'ai pas l'honneur de connaître et qui ne m'intéresse que parce qu'il est mon compatriote, devrait obtenir justice. Son personnel d'infirmières dévouées qui furent victimes des persécutions du gouvernement serbe devraient aussi obtenir, par l'intermédiaire du gouvernement canadien, la protection à laquelle tout sujet britannique a droit.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Telle qu'elle est inscrite au Feuilleton, la motion de l'honorable député (M. Lemieux) tend uniquement au dépôt de certains documents, soit la correspondance qui s'est échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la Serbie au sujet de l'expulsion du docteur Burnham et de sa mission hospitalière du territoire monténégrin. Certes, il ne peut y avoir d'objection au dépôt de cette correspondance. Mais l'honorable député a fait entendre que le docteur Burnham a été, de la part des autorités du Monténégro ou de la Grande-Serbie, victime de procédés assez outrageants pour imposer au gouvernement canadien l'obligation d'exiger, soit par l'entremise du Foreign Office, soit de sa propre initiative, que le gouvernement qui a agi de la sorte fasse des excuses ou acte de réparation. Or, eu égard au texte de la motion, je ne me suis pas préparé à discuter la question de savoir si la présomption sur laquelle repose la majeure partie du discours de mon honorable ami est fondés ou non.

Bien que mon attention ne se soit pas récemment portée sur les faits, je sais qu'il y a eu échange de correspondance et je crois que l'on a consulté le Foreign Office au sujet des mauvais traitements dont le docteur Burnham se plaint d'avoir été l'objet au Monténégro. Si je m'en souviens bien, le docteur Burnham est revenu au Canada après avoir déjà accompli quelque travail au Monténégro dans les premières années de la guerre. Je pensais qu'il était revenu à une date plus récente que celle que l'honorable député a mentionnée; il me semblait que c'était vers 1917. Quant aux relations du Gouvernement avec le docteur Burnham, elles se sont bornées à l'aider à se procurer son passage à prix réduit pour aller reprendre le travail auquel il se livrait là-bas.

Sous réserve de certaines délimitations de frontière, le Monténégro doit, semble-t-il, faire partie de la Grande-Serbie. Un parti s'est formé dans les limites du territoire monténégrin, dont l'objet est d'organiser la résistance à l'incorporation du pays dans la Serbie; ce parti poursuit là-bas un mouvement politique—peut-être, à la vérité, va-t-il plus loin que cela—dans le but de rendre cette résistance effective. Les embarras du docteur Burnham proviennent, dit-on, de ce qu'il a épousé la cause de la minorité monténégrine et s'est précipité dans la tourmente politique. Est-ce bien

ou n'est-ce pas le cas? Je me garde de l'affirmer; quoi qu'il en soit, sa présence a fait surgir des complications et il y a eu échange de correspondance.

Si la correspondance, lorsqu'on l'aura déposée, fait voir que le Gouvernement ne s'est pas enquis du bien fondé de la plainte ou ne s'est pas efforcé d'obtenir le redressement du grief, si celui-ci est bien établi, le moment sera venu, il va sans dire, ou la Chambre devra se prononcer.

Le discours du représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) m'a vivement intéressé et, ce qui plus est, si j'en ai fort goûté le fond, j'ai aussi beaucoup aimé l'enthousiasme que l'honorable député a mis à exposer ses doctrines. Il a demandé au chef du ministère, c'est-à-dire à moi-même, de déclarer si, oui ou non, le Canada est une nation et, dans l'affirmative, s'il entend revendiquer les attributs et les droits d'une nation à l'égard d'un de ses ressortissants qui se plaint d'avoir été victime de procédés injustes dans le pays lointain du Monténégro. Je n'hésite nullement à répondre à la question: le Canada est sans contredit une nation; il est même un peu plus que cela. En effet, il a une situation et des droits que d'autres nations d'égale puissance n'ont pas en partage. Faisant partie de la grande fédération des nations britanniques, le Canada est en mesure de revendiquer l'autorité que sa propre force et sa situation morale lui donnent le droit d'affirmer; mais à cette autorité vient se joindre celle de la mère patrie et de cette société de nations qui a nom l'empire britannique, lorsque leur manière de voir s'accorde avec la nôtre.

Appartenant au parti libéral du Canada, le représentant de Maisonneuve a pris une attitude qui m'a beaucoup intéressé. J'ai tout particulièrement pris plaisir à l'entendre faire allusion au fameux débat que les prétentions de Don Pacifico ont provoqué aux communes anglaises, à l'entendre citer des passages du discours de lord Palmerston et faire observer que la doctrine énoncée dans ce discours est celle qu'il convient d'adapter au Canada pour le guider dans sa marche parmi les nations. Ce discours, je me souviens de l'avoir lu. A mainte et mainte reprise on l'a signalé un peu partout, et non pas seulement en Canada, comme traduisant l'attitude ultra-impérialiste des tories anglais, comme un exemple de jingoïsme de la plus belle eau.

Je me rappelle la réponse de M. Gladstone, faite de bonne heure le matin après que lord Palmerston eût parlé. Le vénérable homme d'Etat décrit le discours qu'il avait écouté; il exposa l'esprit qui animait ce discours dans lequel attitude énergique qu'avait prise lord Palmerston était bien caractéristique à l'ancienne politique des Romains, comme on le lit dans les vers du poète:

> Oh Rome 'twas thine alas with awful sway
> To rule mankind and make the world obey,
> Disposing peace and war thine own majestic way.

Quels qu'aient été les droits de Don Pacifico, il semblait douteux à cette époque, qu'ils fussent suffisants ou d'une force assez fondamentals pour justifier l'intervention de la flotte britannique. Mais si l'exemple du gouvernement anglais, dans le cas de Don Pacifico, doit être suivi par le Canada, il ne peut l'être que si ce pays conserve non seulement le nom mais les attributs d'une nation—à moins que, en un mot, nous donnions au nom canadien cette force qui nous permettra de parler avec une réelle autorité. Je recommande le discours de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), sur la mission de ce pays, à tous les honorables membres de la gauche, et surtout à son chef qui, il y a quelques mois à peine, a proposé en cette Chambre que le Canada se dépouille de ses forces navales et militaires pour demeurer sans défense. Le nom de nation ne veut guère dire grand'chose s'il n'est appuyé sur une force suffisante.

Maintenant l'honorable député sous prétexte qu'un tort a été fait à un citoyen canadien, un tort que les tribunaux et les autorités civiles du pays qui est censé l'avoir commis a refusé de réparer—nous demande d'invoquer non seulement l'intervention du Foreign Office, celle des autorités canadiennes, mais encore l'influence de la Société des nations, et même, s'il en est besoin, de voir à ce que tous les paiements qui pourraient être faits à la Serbie pour les réparations que l'Allemagne est obligée de faire soient retenus à la Serbie jusqu'à ce qu'elle se soit acquittée de ses torts envers le docteur Burnham.

L'hon. M. LEMIEUX: Je voulais parler des fonds de la Croix-Rouge, et non de ceux des réparations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pensais que l'honorable député parlait des fonds de réparations. Quoi qu'il en soit, il a proposé que des sommes d'argent fussent retenues à la Serbie. Je ne présume pas qu'il faille aller si loin. Je ne suis pas encore convaincu—je n'ai pas les documents devant moi, parce que je pensais

que l'honorable député se contenterait de proposer sa résolution—qu'il y ait eu aucun tort de causé. Du moins, je ne pense pas que le département des Affaires extérieures possède les renseignements qui justifient le ministère d'intervenir avec raison. Si les documents montrent qu'il y a lieu d'agir, alors le Parlement donnera son avis en temps et lieu. Mais je ne suis pas convaincu que ces documents prouvent qu'il y ait une cause d'intervention. Cependant, si nous découvrons que la plainte du docteur Burnham est fondée, et au sujet de laquelle l'honorable membre a insisté ce soir, alors il conviendra peut-être de demander l'aide du Foreign Office, et nous pourrions obtenir le redressement du tort qui a été causé.

Je ne pense pas que cette affaire doive être poussée aussi loin que le donne à entendre mon honorable collègue dans ses observations. Laissez-moi vous répéter que cette question n'a pas été négligée; je sais qu'il y a eu échange de correspondance et que des renseignements ont été obtenus. On verra, je crois, que le département des Affaires extérieures n'a pas fait preuve d'apathie.

M. POWER: Je désirerais ajouter un mot à l'appui des paroles de mon honorable collègue de Maisonneuve (M. Lemieux). Les faits relatifs à cette affaire ont été pour la première fois, je crois, portés à l'attention du public canadien par M. Arthur G. Penny, rédacteur du *Chronicle* de Québec. Je dirai, monsieur l'Orateur, pour le renseignement de la Chambre, que le *Chronicle* est imbu d'une foi conservatrice orthodoxe des plus absolue. Cette feuille a fait longtemps de l'agitation, si je puis dire, au nom de M. Burnham, et à la lecture de cet article nous ne déduisons, si nous sommes bien renseignés, que le docteur Burnham citoyen canadien, colonel de l'armée canadienne ou impériale, frère d'un ancien membre de cette Chambre a été, alors qu'il se livrait à des travaux de bienfaisance en pays étranger, victime d'outrages et d'insultes.

Il apparaîtrait de ses déclarations—et elles n'ont pas été contredites jusqu'ici, bien que six mois se soient écoulés depuis qu'elles ont été formulées au peuple canadien—que nos concitoyens, hommes et femmes, avaient été terrorisés par quelque petit bureaucrate balkaniste; que les marchandises et l'argent qui avaient été envoyés par les Canadiens pour soulager ceux qui souffraient de la faim, pour les opprimés et les misérables en Europe avaient été pris et employés à d'autres fins, et que, plus tard, un de nos anciens soldats, homme de haute renommée en Canada, avait été chassé violemment de la Serbie. Sa mission avait été secondée pécuniairement par les habitants de l'Ouest canadien, par les municipalités canadiennes et même par les gouvernements provinciaux; de plus, le docteur Burnham était allé de l'autre côté de l'Atlantique, sinon avec l'autorisation du Gouvernement fédéral, du moins, tel qu'admis par le premier ministre, à sa connaissance et avec son consentement. La seule réponse que nous en obtenions, lorsque la question est abordée en Chambre, c'est que, tôt ou tard, justice nous sera rendue.

Peut-être suis-je l'un de ceux qui ont interprété trop littéralement les paroles prononcées en Chambre et en dehors par les honorables amis qui nous ont représentés tant aux conférences impériales qu'à la Société des nations, lorsqu'ils ont dit que nous étions une nation, car j'ai cru alors qu'ils voulaient dire que nous avions les attributs d'une nation et que les Canadiens ne seraient pas insultés impunément par quelque petit roi ou bureaucrate. J'ai compris, comme le dit mon très honorable ami, que nous sommes plus qu'une nation —bien que je ne sois pas aussi enthousiaste que lui de la raison pourquoi nous sommes plus qu'une nation. Il a dit que nous étions plus qu'une nation parce que nous appartenions au grand état britannique, et, parce que nous étions en quelque sorte appuyés par ce grand état, nous n'aurions aucune difficulté à faire respecter nos droits et nos privilèges par les autres nations. L'histoire de nos relations de voisins avec les Etats-Unis ne me donne guère confiance en la valeur que mon honorable ami attribue à cette alliance. Cependant, si j'en crois sa parole que notre influence comme nation a été augmentée par cette alliance, et par les récents événements en Europe et ailleurs, je ne puis m'expliquer pourquoi nous devons attendre des mois entier la décision de quelque petit fonctionnaire dans le bureau anglais des affaires étrangères pour savoir si un Canadien a été insulté ou non, par le souverain d'un des états balkans, me semble être du devoir du gouvernement canadien et des Canadiens de protéger les nôtres en quelque endroit qu'ils soient.

Bien que les paroles prononcées par lord Palmerston lors du débat Don Pacifico, ne m'enthousiasment pas autant que l'honorable député de Maisonneuve et Gaspé, et bien que je ne sois pas d'avis que nous

voyagions partout dans le monde portant insigne au bras, proclamant nos droits et nos pouvoirs, et criant partout: "Civis Britannicus sum," je crois certes que si notre état national signifie quelque chose nous devrions avoir quelque moyen de protéger nos ressortissants canadiens. Je ne crois pas que personne dans cette Chambre veuille demander au Gouvernement de déclarer la guerre à la Serbie, car il y a d'autres mesures à prendre, mesures financières et économiques, tout comme une forte pression diplomatique aurait son effet. D'ailleurs, comme l'a dit mon honorable ami de Gaspé, il y a la Société des nations. Cette Société, je le sais, a été formée pour la protection des petites comme des grandes nations. Jusqu'à quel point les petites nations ont été protégées, serait tout de même matière à plus ample discussion. Ainsi, la Société des nations pourrait fort bien étudier la doctrine du vouloir de vivre dont le petit pays de Monténégro a si bien donné l'exemple.

Cependant, voici le point, qu'à mon avis, la Chambre devrait examiner. Si un sujet britannique est fier de pouvoir dire qu'il est sujet britannique en quelque partie du monde où il se trouve, et si le fait d'être sujet britannique implique toute espèce de protection, ainsi devrait-il en être du titre de ressortissant canadien. Je ne dirais pas, comme mon honorable ami de Gaspé: "Civis Britannicus sum"; je dirais: "Civis Canadensis sum". Nos soldats ont porté si haut sa réputation que le Canada n'est plus un inconnu dans le monde. Et je demanderais que le Gouvernement fasse comprendre au monde entier que nos ressortissants ne doivent pas être insultés ou outragés impunément quelque éloignés qu'ils puissent être de leur terre natale.

M. PECK: Monsieur l'Orateur, je me lève pour appuyer la motion de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux). L'honorable et vaillant préopinant (M. Power) prétend, je crois, envoyer notre flotte dans l'Adriatique. J'ai prêté l'oreille avec grand intérêt au discours de l'honorable député de Maisonneuve, il a certainement parlé avec calme et dignité. Il me semble que nous devrions tout d'abord faire ce qu'il demande, c'est-à-dire, faire une enquête au sujet des accusations. Il n'a pas dit que ces accusations étaient fondées, il a tout simplement demandé au Gouvernement de faire une enquête.

A ce point de vue il a parfaitement raison. Tout ce que je puis dire, c'est que si ces accusations sont vraies c'est de la basse ingratitude de la part de la Serbie, car notre jeune pays s'est lancé dans la guerre avec le plus grand courage et le plus haut esprit chevaleresque pour soutenir, entre autres choses, les droits des petites nations et surtout ceux de la Serbie elle-même, le pays même où éclata cette dernière guerre. Donc, monsieur l'Orateur, bien que je ne sois pas un fanfaron de l'impérialisme et que je ne me promène pas partout, ainsi que l'a dit le vaillant député, avec des airs provocateurs, je crois que nous pouvons compter que le très honorable chef du Gouvernement, s'il découvre qu'on a commis quelque injustice envers un citoyen canadien, sera le premier à défendre la cause du Canada, avec cette dignité et cette fermeté qui le caractérisent. L'occasion est des meilleure pour faire connaître à l'univers qu'on doit respecter partout les droits du citoyen canadien. Le Gouvernement devrait prendre toutes les mesures requises, en vue de s'enquérir de tous les détails de cette affaire et adopter les mesures que les faits semblent réclamer.

M. McKENZIE: Monssieur l'Orateur, ayant appuyé la motion, je crois devoir dire quelques mots sur le sujet en discussion. L'enthousiasme—si l'on peut appeler cela de l'enthousiasme—avec lequel le premier ministre (M. Meighen) a discuté cette motion, ne me satisfait pas entièrement. Nous devrions tous être du même avis en ce qui regarde la question dont l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a saisi la Chambre. Nous devons accepter la parole d'un sujet britannique jusqu'à ce qu'on établisse devant la Chambre ou quelque autre tribunal saisi de la question, une preuve au contraire. Un sujet britannique a fait certaines déclarations dont l'honorable député de Maisonneuve s'est fait l'écho, dans cette Chambre, et en ce qui me concerne, je les accepte, les tenant pour exactes. Si elles le sont, elles légitiment indubitablement une enquête approfondie, et il incombe au peuple canadien, en son nom et à titre de participant du grand empire britannique, de faire comprendre nettement, au Monténégro ou à tout autre pays qu'on ne saurait impunément maltraiter les sujets canadiens.

La réponse que nous avons reçue du premier ministre à cette motion est un coup de patte pour le parti libéral: histoire de nous dénigrer, si on le peut, et de nous instruire de choses que nous devrions savoir, pour le cas où nous nous ferions une idée exagérée de notre propre importance en tant que sujets anglais, canadiens ou membres du Parlement. Je ne me figurais

pas que le premier ministre pourrait trouver de prendre pareille attitude au sujet de cette motion. Ainsi que le disait l'honorable député de Skagway.

Un hon. DEPUTE: De Skeena.

M. McKENZIE: L'honorable député de Skeena (M. Peck) me pardonnera d'avoir oublié, pour un instant, le nom de la division électorale dont il est l'ornement et l'honneur, comme du Canada tout entier. Il me semblait que l'affaire avait été présentée sous tous ses asjects, qu'on s'en était exprimé avec dignité et sans le moindre parti pris politique. Mais le premier ministre déclare que l'honorable député auteur de la motion ferait bien de regarder autour de lui et de voir quel encouragement lui donnent ses propres amis; qu'il ferait bien d'étudier à fond l'histoire du parti libéral et de voir ce que ce dernier a accompli pour faire du Canada une nation ou pour le maintien dans cette situation. Eh! bien, je demanderais au très honorable premier ministre quelle attitude son parti a prie, en 1882, quand on nous a demandé, à titre de partie intégrante de l'empire, d'envoyer des troupes au Soudan où l'on en avait un si grand besoin. Quelle a été la réponse de sir John A. Macdonald? Pas un dollar pas un navire, pas un soldat; que l'Angleterre soutienne ses propres combats; nous n'avons rien à voir dans ses affaires. Telle fut la réponse de sir John A. Macdonald; et pas un seul soldat ne fut envoyé; quelques voyageurs canadiens partirent de leur propre gré. Telle fut l'attitude du parti conservateur, en 1882, quand il était à l'apogée de sa gloire et qu'il avait pour chef le plus grand homme d'Etat qu'il ait jamais compté dans ses rangs.

Quelle a été l'attitude du parti libéral, lorsque la guerre du Sud-Africain éclata? C'était la deuxième occasion offerte à ce pays de faire voir ce qu'il entendait faire, à titre de partie de l'empire britannique. Je n'ai pas besoin de vous rappeler, monsieur l'Orateur, l'attitude que prit le grand homme d'Etat que fut feu sir Wilfrid Laurier, qui dirigeait le gouvernement libéral de ce temps-là. Au lieu de dire à l'empire brintannique: "Ni un homme ni un sou", sir Wilfrid Laurier déclara: "Jusqu'à notre dernier soldat, jusqu'à notre dernier sou, tout ce que nous pouvons faire pour aider l'empire, dans cette crise".

Voilà quel fut le premier acte important accompli par le Canada dans le domaine dont il est maintenant question. C'est à l'occasion de ce grand événement que le Canada joua, pour la première fois, un rôle important dans les affaires mondiales. Et, aujourd'hui, mon très honorable ami viendrait nous dire de chercher des exemples, d'examiner notre histoire et de voir quels furent nos antécédents comme citoyens canadiens et sujets de l'empire britannique. Personnellement, je n'accepterai aucun reproche du très honorable ministre quant à mon attitude à l'égard de l'empire et du drapeau britannique. Je suis aussi patriote que lui et comme moi l'ont été mes ancêtres depuis deux ou trois siècles. Je repousse donc toute allusion, même venant du premier ministre, qui puisse mettre tant soit peu en doute l'attitude du parti libéral à cet égard.

Un cas à peu près analogue à celui-ci s'est présenté quand j'ai été élu député en 1904. Une petite goélette, ayant à bord quelques Néo-Ecossais, avait été saisie à tort dans un port de l'Uruguay. Le bateau fut confisqué et les gens perdirent leurs pelleteries et leur argent. La première parole que je prononçai à mon arrivée au Parlement fut pour demander à sir Wilfrid Laurier et à son ministère de veiller aux intérêts de ces gens qui venaient de faire confisquer leur bateau et leurs pelleteries dans l'Uruguay. Qu'est-il arrivé? Le cabinet de sir Wilfrid Laurier désigna un commissaire et, l'ayant muni des pouvoirs nécessaires, l'envoya dans l'Uruguay. Le commissaire fit son enquête et rapporta ses conclusions au gouvernement. La république de l'Uruguay fut obligée, par les soins du consul anglais là-bas, de payer une indemnité pour le bateau et les fourrures qu'ils avaient confisqués. Voilà un cas où nous avons agi dans le sens indiqué. Il n'y eut aucune hésitation, ni aucune discussion de la part de sir Wilfrid Laurier. Son gouvernement se mit aussitôt à l'œuvre et réussit à faire droit à la réclamation.

Tout ce que nous demandons dans le cas présent, c'est qu'on agisse comme il convient d'agir; ne nous laissons pas guider par la correspondance reçue de Serbie, car cette correspondance a été faite au goût des gens de ce pays. Je ne m'en contente pas. Je suppose qu'il y a un consul de Serbie en Grande-Bretagne et que celle-ci a des consuls en Serbie. Si les démarches ne peuvent pas être faites directement par le Canada, qu'on demande au consul d'Angleterre là-bas de faire une enquête et de nous communiquer le résultat de ses recherches, afin que nous soyons mis au courant des faits qui sont plus ou moins fidèlement rapportés dans cette correspondance. Le premier ministre devrait se prononcer d'une façon un peu plus catégorique. Il nous dit qu'il va simplement at-

tendre, relire la correspondance et, s'il est convaincu par la narration du plaignant, faire ce qu'il pourra pour redresser les griefs du Dr Burnham. Cela ne me satisfait pas. Il faut être un peu plus catégorique, afin que les Canadiens en quelque endroit qu'ils se trouvent, sachent qu'ils ont derrière eux pour les appuyer, une nation, un Parlement et un Gouvernement, veillant constamment à la protection de leur personne et de leurs biens.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Avant que l'honorable député ne prenne la parole, je dois avertir la Chambre que cela aura pour effet de clore le débat. Par conséquent, les honorables députés qui veulent adresser la parole doivent le faire maintenant.

L'hon. M. LEMIEUX: Je remercie les députés des deux côtés de la Chambre qui ont défendu le principe de cette proposition. J'espère qu'on prendra les mesures nécessaires pour s'assurer si oui ou non les plaintes du Dr Burnham et de ses infirmières sont vraiement dignes d'attention, comme j'ai lieu de croire qu'elles le sont.

Avant de reprendre mon siège, je dois dire à l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) qu'il est bien dans l'erreur s'il croit que ma revendication du titre de citoyen britannique reflète un sentiment jingo quelconque. En relisant mes remarques dans le compte rendu des débats, demain, il observera que j'ai dit ceci: Si le Canada est vraiment une nation, il peut, de sa propre autorité, obtenir satisfaction dans la circonstance; mais si, parce que le Canada n'a pas de ministère des affaires étrangères, il lui est impossible d'obtenir justice pour un de ses nationaux, John Bull est tenu de nous défendre, et, puisque depuis cent cinquante ans nous vivons sous le drapeau britannique, nous pouvons encore une fois invoquer sa protection, afin qu'un des nôtres à l'étranger soit à l'abri de toute humiliation, indignité ou outrage. Voilà ce que j'ai dit.

Il est bien vrai que le Canada possède son ministère des Affaires extérieures dont le premier ministre (le très hon. M. Meighen) est le ministre ex officio. Si mon très honorable ami veut bien prendre cette affaire en mains, l'étudier et voir à ce que justice soit faite, comme je ne doute pas qu'il y verra s'il possède l'autorité voulue, je serai le premier à proclamer que le Canada constitue véritablement une nation, ou, du moins, est sur le point de le devenir.

[M. McKenzie.]

Mais, en attendant, s'il nous est impossible d'obtenir justice pour un de nos nationaux, directement, je compte sur le Foreign Office d'Angleterre pour faire redresser les griefs d'un de nos concitoyens. Je ne dis pas cela dans l'intention de faire du jingoïsme; je parle simplement en sens commun et je tiens le langage d'un bon Canadien.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. LEMIEUX demande:

Copie du rapport spécial du docteur Burnham sur la façon dont le gouvernement serbe a traité la mission hospitalière canadienne au Monténégro.

Ce que je viens de dire touchant la première motion s'applique à celle-ci et je tiens à ce que les deux n'en fassent qu'une.

(La motion est adoptée.)

RENVOI D'UN PROJET DE RÉSOLUTION

M. CASGRAIN propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'un service moderne de steamers devrait être établi entre Murray-Bay, dans le comté de Charlevoix, et Tadoussac dans le comté de Chicoutimi-Saguenay.

—Je suis prêt à procéder et discuter cette motion, mais le ministre du Commerce (le très hon. sir George Foster) m'a demandé de la faire remettre à lundi prochain pour la raison qu'il ne peut être présent ce soir. Je demande donc le renvoi.

(La motion est ajournée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION EN FAVEUR DE LA REPRÉSENTATION PROPORTIONNELLE

M. SEXMITH propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que pour donner à chaque électeur une part égale de représentation, un régime quelconque de représentation proportionnelle devrait être adopté et qu'un comité spécial de la Chambre des communes devrait être incessamment nommé, avec charge de faire enquête sur les différents systèmes de représentation proportionnelle, en vue de recommander l'adoption d'un de ces systèmes.

—En présentant cette résolution à la Chambre, monsieur l'Orateur, j'éprouve une certaine timidité parce que je comprends qu'il y a peut-être des députés, comme aussi d'autres personnes, qui considèrent la représentation proportionnelle comme une chose nouvelle et un peu comme une toquade à la mode. A ceux qui pensent ainsi, je dirai que l'idée n'est pas nouvelle et que, aujourd'hui, tous les pays qui ont un gouvernement responsable et un système

électoral comme celui que nous avons en Canada discutent sérieusement la question de la représentation proportionnelle. J'espère sincèrement que nous ferons quelque chose pour donner au Canada un système électoral meilleur que celui que nous avons actuellement. J'espère aussi que ce sujet d'intérêt national dont l'importance est plus grand que le succès ou l'insuccès d'un parti sera discuté librement et complètement en se plaçant à un point de vue parfaitement impartial et dégagé d'esprit de parti.

Le grand mal de notre système actuel c'est que de nombreux et importants groupes d'opinion demeurent sans représentants et le but de toute réforme politique serait de donner à ces groupes importants leur juste et équitable part de représentation à la Chambre. En parlant du système majoritaire de représentation par député unique je crois que je ne saurais mieux faire que citer un des hommes d'état importants d'Angleterre aujourd'hui, le très honorable Arthur James Balfour. Adressant la parole au club conservateur écossais en Ecosse, il dit:

> Tous ceux qui ont suivi la marche d'une élection contestée dans un collège électoral où les partis s'équilibrent exactement savent parfaitement bien le monstrueux pouvoir que possède une petite minorité pour exiger du candidat l'engagement, non qu'il appuiera telle ou telle importante ligne de conduite, mais qu'il servira ses intérêts restreints et particuliers.
>
> Je ne connais rien qui soit plus susceptible de corrompre et les électeurs et les élus que ce procédé, et, bien que je connaisse parfaitement les difficultés inhérentes au système de représentation dit des minorités, le fait qu'une poignée de gens intéressés peuvent décider une élection dans un sens ou dans l'autre, tandis que des minorités considérables comme celle des unionistes en Ecosse, se trouvent sans représentants ou imparfaitement représentées contre une critique sérieuse de notre système actuel. Nous accordons tous les privilèges possibles au petit groupe de comté, et nous ignorons tout à fait la grande masse qui, sous notre système actuel, ne peut trouver une représentation proportionnée à son nombre, à son esprit public ou aux autres qualités qui font de ceux qui la composent des citoyens utiles, habiles et indépendants.

Ce sont là des termes non équivoques de la part d'un homme d'état que tous les honorables députés de la Chambre considèrent comme une autorité considérable. Je tiens ses paroles pour une condamnation absolue de notre système actuel de représentation majoritaire.

En examinant le relevé de nos élections dans ce pays, je constate que nous avons des minorités considérables qui sont imparfaitement représentées. Si le temps me le permettait, j'aimerais passer en revue toutes les provinces du Canada et donner à la Chambre les résultats des élections pendant les dix ou vingt années dernières d'après notre système actuel. Dans la province de Québec, par exemple, aux élections générales de 1900, cinquante-sept libéraux et huit conservateurs furent élus. Les cinquante-sept libéraux ont obtenu 133,566 votes, et les huit conservateurs 103,253 votes. La moyenne du nombre des votes nécessaires pour élire un conservateur était de 12,907, tandis que la moyenne des votes pour élire un libéral était de 2,344. Ainsi, un vote libéral avait la valeur de six votes conservateurs. Avec la représentation proportionnelle, il y aurait eu trente-sept libéraux élus au lieu de cinquante-sept et vingt-huit conservateurs au lieu de huit.

Prenez les élections de 1904 dans la même grande province. Cinquante-quatre libéraux et onze conservateurs ont été élus cette année-là. Les cinquante-quatre libéraux obtinrent 144,992 votes, et les onze conservateurs 111,550. La moyenne nécessaire pour élire un libéral était de 2,636, et la moyenne nécessaire pour élire un conservateur était de 10,141. Un vote libéral valait quatre votes conservateurs. Avec la représentation proportionnelle, trente-neuf libéraux avaient été élus au lieu de cinquante-quatre, et vingt-six conservateurs au lieu de onze.

Dans cette même élection de 1904, nous constatons que dans la province de la Nouvelle-Ecosse, avec 56,526 votes, les libéraux ont dix-huit représentants, tandis que les conservateurs, avec 46,131 votes, n'ont pu en élire un seul. La même année un résultat analogue s'est produit en Colombie-Anglaise.

En 1908, nous constatons que les résultats ont été à peu près les mêmes dans la province de Québec. Les libéraux ont obtenu 162,176 votes et ont élu 54 députés, tandis que les conservateurs ont obtenu 115,579 votes et ont élu 11 députés. La moyenne des votes nécessaires pour élire un libéral était de 3,003, et la moyenne des votes nécessaire pour élire un conservateur était de 10,144. Un vote libéral valait 3 votes conservateurs. Avec la représentation proportionnelle, 38 libéraux auraient été élus au lieu de 54, et 27 conservateurs au lieu de 11.

Ces exemples devraient suffire pour convaincre quiconque dans la Chambre qu'un système électoral qui souffre de telles anomalies, qui rend impossible l'élection d'un parlement qui réflète convenablement l'opinion de tout le peuple, un des premiers principes du gouvernement responsable, ne

peut pas tendre au bien-être de notre pays, et je crois que c'est le devoir du Parlement qui va bientôt faire une nouvelle répartition des sièges électoraux, de faire en sorte qu'un pareil état de choses ne puisse plus exister. Si nous manquions d'améliorer le système, j'estime que le Parlement ne remplirait pas son devoir envers le peuple. Si nous examinons ce qui se passe dans les autres pays, nous trouvons que le même état de choses existe partout où prévaut le système électoral analogue, et je dois dire en passant que tout pays à gouvernement responsable a pratiquement le même régime électoral majoritaire. Nous voyons qu'en Grande-Bretagne, pendant les élections générales de 1874, et c'est pourquoi, monsieur l'Orateur, M. Balfour et beaucoup d'autres hommes d'Etat anglais étudient sérieusement le système actuel qui est absolument injuste, les conservateurs ont eu une majorité de 50 au parlement, bien que le vote libéral ait donné 1,400,000 voix contre un vote total conservateur de 1,200,000. En d'autres termes, dans cette élection, bien que les libéraux aient eu 200,000 votes de plus que les conservateurs qui avaient une majorité de 50 membres à la Chambre, le parlement de ce grand pays a été élu et a duré en vertu du vote de la minorité.

De nouveau, pendant les élections anglaises de 1906, le groupe ministériel obtint 56 p. 100 des votes et 72 p. 100 des membres, tandis que les conservateurs qui recueillirent 44 p. 100 des votes n'eurent que 28 p. 100 des membres. La majorité ministérielle, sans précédent de 256, aurait dû être réduite à la majorité suffisante de 68.

J'ai choisi seulement quelques cas remarquables, mais je pourrais donner beaucoup d'autres exemples si le temps me le permettait. Aux Etats-Unis, dans les élections de l'Orégon, en 1896, les républicains, avec 55 p. 100 des votes, ont élu 83 membres à la législature, tandis que les démocrates, avec 34 p. 100 des votes, en ont élu 7. Il fallut 4,499 votes pour élire un démocrate et 619 votes pour élire un républicain. Les socialistes et les prohibitionnistes, avec 11 p. 100 des votes, n'eurent pas de représentants. Je n'ai pu me procurer les relevés pour quelques-unes des autres provinces du Canada, mais je tiens de source assez certaine que le gouvernement actuel de la Colombie-Anglaise n'a obtenu que 37 p. 100 des votes exprimés.

A Toronto le gouvernement actuel détient le pouvoir en s'appuyant sur une minorité de la population de l'Ontario. Maintenant pour ce qui est du résultat des élections partielles dans les circonscriptions d'Elgin-Est et de Peterborough-Ouest, je n'ai pas de reproche à faire aux honorables députés qui représentent ces comtés ici. Tous deux sont évidemment de bons représentants; cependant, ils n'ont pu obtenir la majorité absolue des suffrages exprimés. Est-il juste, est-il véritablement démocratique de souffrir l'existence d'un système électoral qui fait naître une pareille situation? Les principes du régime démocratique sont fortement implantés dans l'esprit des citoyens; cependant, je suis d'avis qu'ils ont fait faillite dans la pratique.

Pour ne citer qu'un exemple, aux élections générales de 1904, qui se sont faites sur le projet du Trancontinental-National, quelle était donc la situation? L'élection fut décidée entièrement sur cette question, de sorte que j'ai raison de dire que ceux qui voteront en faveur du parti conservateur se sont prononcés contre le projet. Eh bien, dans la province de Québec, sous le régime de notre système électoral, 54 députés ministériels furent élus contre-oppositionnistes tandis qu'avec la représentation proportionnelle, Québec aurait élu 26 oppositionnistes au lieu de 11 et 39 ministériels au lieu de 54. En d'autres termes, si cette élection avait été faite sur le système de la représentation proportionnelle dans la province de Québec en 1904, le résultat aurait été le suivant: 26 oppositionnistes et 39 ministériels, soit une différence de 15 pour ou contre le projet du Transcontinental.

Dans la Nouvelle-Ecosse, un groupe de 46,000 citoyens ne put élire un seul représentant au Parlement. Ces gens n'obtinrent pas cet représentantion bien qu'ils représentassent à 10,000 voix près, une bonne moitié des suffrages exprimés dans cette province. Résultat: les libéraux remportèrent les dix-huit sièges de la Nouvelle-Ecosse, tandis que les conservateurs, qui s'opposaient au projet, ne purent faire élire un seul représentant. Cependant j'ai la conviction que, si le système de la représentation proportionnelle avait été en vigueur et si les représentants du peuple avait plus fidèlement réflété l'opinion publique, nous n'aurions jamais sanctionné l'exécution de ce projet irréfléchi et le Canada aurait pu consacrer ses deniers à des entreprises publiques plus profitables. Le principe sur lequel s'affirme le sentiment démocratique exige que chaque citoyen ait la part de représentation à laquelle il a droit au lieu de confier exclusivement à une seule coterie ou à un seul parti l'administration des affaires du

pays. Le premier devoir d'une démocratie, c'est de respecter les droits des citoyens qui la composent. Depuis l'origine du Gouvernement responsable—remontez si vous le désirez à des siècles en arrière dans les annales de la Grande-Bretagne, alors que fut constitué le premier gouvernement responsable, pour revenir jusqu'au 20e siècle—le régime a subi un développement constant tant que le peuple n'a pas eu le gouvernement responsable dans toute sa plénitude. Anciennement, toutefois, une très faible coterie de gens jouissaient du privilège électoral, de sorte qu'à partir de ce moment et à venir jusqu'aujourd'hui les masses populaires n'ont cessé de réclamer à grands cris l'extension du suffrage électoral. Eh bien, pourquoi le peuple a-t-il réclamé avec tant de persistance le droit de suffrage? C'est qu'à travers cette évolution qui a durée plusieurs siècles, le peuple se rendait fort bien compte qu'il ne gouvernait pas; il croyait donc qu'en obtenant le droit de voter il s'assurait l'autorité nécessaire pour exercer la haute-main sur l'administration de la chose publique et établir en réalité le régime de la démocratie. Le droit de suffrage a donc été étendu sans cesse, si bien qu'à l'heure actuelle tout adulte pour ainsi dire jouit du droit de suffrage dans les limites de l'empire britannique. Cependant, en dépit de l'établissement du suffrage universel, les masses populaires n'ont jamais pu exercer assez d'influence dans l'administration des affaires publiques, pour obtenir que les divers éléments de la nation obtiennent leur juste part de représentation dans les assemblées délibérantes, et surtout dans les cabinets.

Le *Journal* d'Ottawa a publié dernièrement un article de fond fort bien pensé. L'auteur a fait observer que de 1896 à venir jusqu'aujourd'hui, les premiers ministres qui se sont succédés à la direction des affaires, se sont bien gardés d'appeler un seul cultivateur de la province d'Ontario à faire partie de leurs cabinets, à diriger dans les conseils supérieurs de la nation. Or, je pose la question en toute sincérité: Y a-t-il ici un seul représentant du peuple qui oserait prétendre sérieusement que la classe agricole de l'Ontario n'aurait pas été en mesure de fournir un homme doué des aptitudes voulues pour remplir les fonctions de ministre de la couronne? Je le répète, il n'y a pas ici un seul député qui oserait faire une pareille assertion. Cependant, je n'hésite pas à le dire, 50 p. 100 de la population de la province d'Ontario a été privée de représentation dans les conseils supérieurs de la nation.

Et l'on s'étonne en certains quartiers que les cultivateurs s'organisent et descendent dans l'arène politique! Pourtant, Spencer l'a dit: l'instinct de la conservation est la première loi de la nature; or, en jetant un coup d'œil à ma droite, ce soir, je vois le noyau d'un parti formé de cultivateurs. J'ai entendu désigner ce groupe sous différents noms; tantôt sous le nom de parti agraire et tantôt sous le nom de parti des cultivateurs-unis. Je le proclame sans la moindre hésitation, il n'y a personne ici qui respecte plus que votre humble serviteur les cultivateurs ou les membres du groupe agraire, peu importe le nom sous lequel on les désigne. Il n'y a personne ici qui ait combattu les bons combats des cultivateurs plus longtemps ni plus sincèrement que moi, ou encore qui soit plus désireux de les voir obtenir leurs droits et leur juste part dans la gestion des affaires publiques.

Je dois dire cependant que, si le parti agraire d'aujourd'hui vise à gouverner tout seul le pays, c'est là une ambition que je ne saurais partager. Parce que jusqu'ici ce sont les villes qui ont eu le gouvernement dans les mains, ce n'est pas à dire que les cultivateurs vont riposter en ne faisant élire que des candidats pris dans leurs rangs. Le pays est vaste, il s'étend de l'Atlantique au Pacifique; on y trouve des cultivateurs par millions et de l'espace pour d'autres millions encore, comme aussi pour des millions de citoyens dans nos belles et glorieuses villes, ce dont nous sommes fiers. Si maintenant les agrariens désirent se rendre utiles au pays, ils devront se joindre à d'autres dans la direction des affaires au lieu de chercher à devenir les seuls maîtres du pays.

Si l'on m'écoutait, il n'y aurait plus aucun parti politique, et ce n'est pas aujourd'hui que cette idée m'est venue, mais il y a dix ans peut-être. J'élirais une législature composée de sages citoyens qui viendraient traiter ici les questions publiques en soi, et non pas au point de vue d'un parti quelconque, et, quand les cultivateurs cherchent à se former en groupes distincts, quand ils viennent nous dire que, s'il est possible, ils s'empareront du pouvoir pour y gouverner le pays tout seuls, c'est une attitude que je ne saurais appuyer. Vouloir se faire le représentant d'une classe c'est se mettre selon moi dans le cas de ne plus représenter personne, pour devenir un simple délégué. Ce n'est pas moi, mais M. John R. Commons, professeur d'économie politique à l'université du Wisconsin, qui a dit: L'homme riche possède à lui seul l'influence de mille cultivateurs, de mille marchands

ou de mille ouvriers. Je serais porté à croire, par expérience que, dans certains cas, ce chiffre pourrait être multiplié par mille.

Nous vivons dans un siècle de démocratie, dans un siècle de progrès, je l'espère, mais, en même temps, à une époque très agitée, dangereusement même agitée, à une époque où chacun est mécontent de l'ancien ordre de choses. Tant de maux étrangers ont fait leur apparition que l'on est en quelque sorte ensorcelé. D'une part existe une concentration extraordinaire de richesses dans les mains de quelques personnes et, de l'autre, un malaise grandissant chez les salariés, qui s'organisent avec une hâte fébrile. M'est avis que le Gouvernement devrait s'employer à résoudre ces contradictions, et je crois que le remède serait d'adopter un mode électoral de représentation proportionnelle.

Permettez-moi de vous citer les paroles d'un éminent homme public de la Grande-Bretagne; je veux dire lord Robert Cecil. Parlant de la représentation proportionnelle, voici comment il s'est exprimé, le 3 novembre 1920, à un banquet tenu dans la chambre des communes à Londres:

> Je suis persuadé que le mode électoral de la représentation proportionnelle n'a jamais été plus important qu'il ne l'est de nos jours. Tous les pays du monde ont à lutter contre les assauts auxquels est en butte ce que l'on peut appeler l'ordre universel: un défi général est porté à tout ce que l'on suppose devoir être le fondement de la société et de notre civilisation. C'est une époque où la démocratie, en tant que système de gouvernement, en tant que mode d'organisation sociale, va être mis à une rude épreuve et l'organisme dans lequel s'exprime la démocratie va être scruté par des critiques peu bienveillants, lesquels demanderont si vraiment il justifie ce pourquoi il se donne.
>
> Nous savons en ce pays que depuis plusieurs années les institutions représentatives sont de plus en plus l'objet de la critique. Nous savons que quelques-unes de nos institutions les plus chères ne jouissent plus auprès du public de la même estime qu'il y a cinquante ans, sans compter que, non seulement on les critique, mais l'on cherche même à les remplacer par un mode de gouvernement qui nous mènerait tout droit à l'anarchie, selon que plusieurs d'entre nous le pensent du moins.
>
> C'est une époque où ceux de nous qui ont foi en la démocratie et en la stabilité doivent examiner avec soin les bases sur lesquelles sont assises nos institutions, et faire de notre mieux pour qu'elles soient assises sur la seule base qui convient aux institutions démocratiques, c'est-à-dire l'accord vrai avec le vœu du peuple exprimé et déterminé. C'est pour cette raison que, selon moi, la représentation proportionnelle a dans le moment une importance plus grande que jamais.

A cette même réunion, le sous-secrétaire des colonies, M. le colonel L. S. Amery, aurait parlé dans les termes qui suivent:

> Nous ne faisons que commencer à comprendre —je veux dire le public en général—que la manière de procéder aux élections influe sur le caractère et sur l'arrangement de la vie politique. Les leçons ne nous manquent point à ce sujet: le passé comme le présent en sont remplis. Je lisais l'autre jour la vie de lord Courtney, mon premier chef politique, et j'ai été frappé de l'intelligence avec laquelle il a su prévoir il a quarante ans les inévitables résultats de l'application au problème irlandais du vieux système électoral politique, et il a eut le courage de sacrifier sa carrière à sa croyance.
>
> Je pense bien que la moitié sinon le tout de l'effrayant problème en présence duquel nous nous trouvons aujourd'hui est une conséquence indirecte d'un malheureux système électorale qui a créé des divisions artificielles et les a exagérées, à une époque où il importait que les esprits modérés s'entendissent pour trouver une solution. Si nous avions eut il y a quarante ans la représentation proportionnelle, c'était peut-être le moyen de résoudre la question d'Irlande.

[M. Sexsmith.]

Monsieur l'Orateur, je n'entends pas discuter les différents systèmes de représentation proportionnelle; cette tâche appartiendra au comité s'il en est institué un. Cependant, je crois, comme le colonel L. S. Amery, qu'en adoptant la représentation proportionnelle il y a quarante ans, les Iles-Britanniques auraient pu résoudre la question irlandaise. Notre système actuel ne milite pas en faveur de l'unité du peuple canadien, chose pourtant si nécessaire au bien-être et au progrès général de notre pays, il milite plutôt en sens contraire. En temps d'élections, Québec s'élève contre les orangistes de Toronto, et ceux-ci parlent contre les Français de Québec. Cette manière de faire les élections est loin d'être avantageuse au pays. A mes yeux, au lieu de chercher à unir la population on flatte les préjugés, on a recours à tous les moyens pour se faire élire; autant vaut le reconnaître, car tout le monde sait qu'il en est ainsi. Au lieu de tonner à Montréal contre les orangistes de Toronto, et à Toronto contre l'élément français de la province de Québec, on devrait plutôt, comme quelqu'un l'a si bien dit:

> Be noble, and the nobleness
> That lies in other men—sleeping but not dead—
> Shall rise in majesty, to meet thine own.

Plusieurs pays d'Europe ont adopté la représentation proportionnelle, et ce système est en vogue dans certains pays de l'empire britannique. Inutile de décrire l'état de choses qui règne dans ces pays et le succès qui est résulté de l'adoption de ce système, qu'il me suffise de citer, en ce qui concerne le Canada, certains cas où l'on a eu recours à la représentation proportionnelle comme, par exemple, à Winnipeg, pour la récente élection provinciale. Voici ce que dit à ce sujet l'ho-

norable Thomas H. Johnson, procureur général du Manitoba:

Je puis certifier que je n'ai pas et n'ai jamais eu le moindre regret d'avoir travaillé à l'introduction de cette réforme dans nos lois électorales. Le système de la représentation proportionnelle assure une expression plus exacte du sentiment populaire que le système d'après lequel un député représente une seule opinion. Le nouveau système a parfaitement répondu à tout ce que nous en avions dit et écrit. Les électeurs de Winnipeg n'ont pas eu plus de difficulté à voter que d'ordinaire, et en dépit du grand nombre de candidats (quarante et un en tout) l'énumération des votes s'est effectuée sans le moindre embarras.

Voici ce qu'a écrit, de son côté, M. W. J. Tupper, C.R., député conservateur à la législature du Manitoba:

Je trouve que l'expérience du système de la représentation proportionnelle dans cette ville, au cours de la récente élection provinciale, a été couronnée de succès. D'après moi ce système a pour objet d'assurer que tous les partis seront représentés en proportion de leur force numérique, et c'est ce que le résultat de l'élection à Winnipeg a démontré. Comme on a dû le remarquer, ce système n'a cependant pas favorisé les candidats indépendants. J'ajouterai que le succès du système en question dépend de l'habileté de ceux qui sont chargés de l'énumération des votes. Nous avions l'avantage de posséder des énumérateurs exceptionnellement habiles et c'est à eux sans doute, qu'il faut attribuer en grande partie l'heureux résultat obtenu.

Voici maintenant ce qu'a écrit M. C. F. Gray, maire de Winnipeg:

Ayant suivi avec un vif intérêt l'application de ce nouveau mode d'élection, je suis resté convaincu qu'il constitue le meilleur moyen de connaître le vœu de toutes les sections du corps électoral. J'espère qu'on va l'appliquer avec le même succès à l'occasion de la prochaine élection municipale à Winnipeg.

Le 7 juillet 1920, le *Free Press*, du Manitoba, publiait, au sujet de l'élection l'article de fond que voici:

On peut dire que Winnipeg a révélé au Canada les avantages de la représentation proportionnelle. L'épreuve que ce système a subi avec succès au cours de l'élection qui vient d'avoir lieu au Manitoba est ce qu'il fallait pour achever de démontrer qu'il est avantageux et que l'application en est facile. On va y recourir inévitablement dans les comtés ruraux du Manitoba et finir par l'adopter pour toutes les élections, municipales, provinciales et fédérales. A Winnipeg l'épreuve s'est faite d'une manière classique et le succès a été complet.

Voici quelques autres commentaires qu'il y a peut-être lieu de faire consigner dans le compte rendu des délibérations:

Le nouveau mode comporte évidemment de grands avantages. D'abord, il a fait disparaître l'excitation et l'aigreur; chaque parti sachant qu'il ne pourrait obtenir que sa juste part des sièges que compte la législature, l'ancienne tactique électorale était devenue inutile...

Voilà qui est digne d'attention, pour ne pas dire plus et l'on a ainsi épargné des milliers de piastres qu'on aurait dépensés à favoriser certains candidats individuellement. Par suite, il a été permis aux électeurs de voter avec un calme inaccoutumé, et de voter de la façon la plus intelligente possible. Le peu de bulletins qui furent maculés constituent une preuve éloquente du fait que les électeurs étaient calmes et savaient ce qu'ils faisaient en venant voter.

Cependant, le fait principal est que le scrutin a répondu avec une précision mathématique à ce qu'on en attendait; les candidats élus représentant les véritables proportions des groupes d'électeurs de chaque parti dans la ville; il n'y a pas eu de bulletins perdus et l'électeur qui a constaté que son premier choix n'a pas prévalu, a su que sa voix n'a pas compté pour rien, mais qu'elle a été attribuée à ceux qu'il préférait ensuite et qu'en dernière analyse, il a obtenu sa juste part de représentation.

Je sais qu'il y a des gens qui pensent que la représentation proportionnelle favorise les cliques et les candidats neutres; cependant, jusqu'à présent, les résultats ont établi le contraire.

Après avoir bien examiné la question, je suis d'avis qu'il y a lieu de faire quelque chose afin d'améliorer le régime électoral de ce grand pays. L'an dernier, nous avons consacré des semaines d'un temps précieux à tenter d'adopter une loi électorale. Oui, nous avons passé des semaines à vouloir entourer le bureau de scrutin de barricades, si je puis m'exprimer ainsi, afin de permettre à l'électeur de déposer son bulletin sans qu'il ait à craindre que celui-ci ne soit escamoté ou détourné de sa destination. Nous admettons le principe du suffrage unique, de l'attribution d'une seule voix à chaque électeur; cependant, nous tolérons qu'il en soit autrement par notre mode de répartition des bulletins.

Que penserait-on d'un gouvernement ou d'un député qui déposerait un projet de loi tendant à attribuer six voix aux électeurs d'un district et à n'accorder qu'une seule voix au électeurs du district voisin. Quelle chance un projet de cette nature aurait-il d'être adopté par la Chambre? Pourtant, c'est précisément ce qui est arrivé dans quelques-unes de nos divisions électorales, à chaque élection depuis vingt ans. Dans une division le bulletin d'un conservateur peut valoir autant que les bulletins de cinq ou six libéraux; dans une autre, dont j'ai parlé à l'occasion d'une élection dans la province de Québec, une voix libéral a valu autant que six voix conservatrices; et dans la Nouvelle-Ecosse, 60,000 électeurs conservateurs sur un total de 103,000 en chiffres ronds n'ont pas pu en-

voyer en cette Chambre, un seul représentant, tandis que 56,000 électeurs libéraux ont foit choix de 18 députés. Bien que le gouvernement de ce temps-là aurait pu triompher à une faible majorité, ce résultat ne m'en semble pas moins significatif, car c'est cette année-là que le pays avait à se prononcer sur le grand problème des chemins de fer que nous avons aujourd'hui sur les bras. Il n'y a pas à portée de ma voix un seul député qui hésiterait un moment à blâmer toute tentative de n'attribuer qu'une voix aux habitants d'un district électoral et d'en attribuer cinq ou six à ceux d'un autre district; pourtant, tel a été le résultat de nos élections depuis un an.

Say not it matters not to me
My brother's weal is his behoof,
For in this wondrous human web
If your life's warp, his life is woof.
Woven together are the threads
And you and he are in one loom
For good or ill, for sad or glad,
Your lives must share one common doom.
Then let the daily shuttle glide
Wound full of threads of kindly care
That life's great lengthening web may be
Not only strongly wrought but fair.

M. THOMSON (Qu'Appelle) : Monsieur l'Orateur, le projet de résolution qu'on nous présente est opportun à mes yeux. Le public étudie gravement ce problème et il s'y intéresse immensement. Ce problème a beaucoup été examiné et il l'est encore. L'essai de ce mode d'élection qui a déjà eu lieu au Canada a été fort satisfaisant.

Le moment de présenter ce projet de résolution me paraît aussi bien choisi à cause de ce que les uns appellent un malaise politique, mais que je préfère nommer un reveil politique.

Le public fait maintenant ses propres réflexions plus qu'à aucune autre époque dans les annales du monde. Il y a des extrémistes parmi les ouvriers et parmi les penseurs éclairés; mais il y en a toujours eu parmi les hommes et les femmes qui réfléchissaient. Nous avons à décider de quelle manière nous traiterons nos extrémistes. Naguère, les peuples avaient une façon à eux—les autorités prenaient le parti de mettre les extrémistes à mort, ce qui était le parti le plus commode et le plus expéditif; plus tard, on les jeta en prison et en ces dernières années, les Anglais prirent pour ligne de conduite de laisser les extrémistes s'enrouer dans Hyde Park. Le monde applaudit modérément à la conduite héroïque des Anglais, mais il se demanda s'il devait les imiter. Le monde marche et l'extrémiste n'est plus content qu'il lui permette d'exprimer ses opinions dans les jardins publics. Il veut avoir l'occasion de les promulguer dans les législatures de son pays, et l'idée prévaut peu à peu que, là où l'extrémiste a beaucoup d'adhérents, il doit avoir cette occasion et que la seule conduite sage est de la lui donner.

Les meilleurs citoyens ont toujours de la sympathie pour les plus faibles et ils sont toujours portés vers ceux qui paraissent opprimés.

Ils désirent que chacun puisse lutter à armes égales, et il a fait son temps l'antique système qui consistait à supprimer l'ultra, opération qui avait surtout pour effet de faire surgir un nombre encore plus grand de têtes chaudes. On peut tuer ou emprisonner l'idéaliste, mais on ne saurait tuer ni emprisonner l'idéal; une loi s'y oppose qui est au-dessus de la loi humaine et qui est plus sage qu'elle.

Même là où l'instruction est aussi répandue qu'en notre pays, la prudence ne dicte qu'une seule ligne de conduite; et cette ligne de conduite consiste à fournir à quiconque a des idées en la tête autant d'occasions que possible de les exprimer, peu importe qu'elles soient bonnes ou mauvaises. Autrefois, c'est dans les parcs publics qu'on y donnait libre cours; mais de nos jours, c'est à l'époque des élections et dans les enceintes législatives, me semble-t-il, qu'il convient d'énoncer ses pensées. Dans les parcs publics, on peut difficilement réfuter les arguments du tribun populaire, tandis qu'en une enceinte telle que celle-ci, toutes les idées nouvelles peuvent se formuler et, à la faveur d'un règlement très complet, essuyer le feu de la critique. Elles seront ensuite mises sous les yeux du public avec tout ce qu'elles ont de force et de faiblesse. A chaque argument il sera publiquement répondu par une voix autorisée. Le public non prévenu scrutera toutes les idées nouvelles; or, le public m'inspire assez de confiance pour croire qu'il saura faire triompher les idées ayant quelque valeur et, avec le temps, les mettre en pratique, tandis qu'il écartera les autres.

Je me demande s'il y a au Canada un meilleur endroit que la Chambre pour énoncer des idées sages ou pour donner le coup de grâce aux idées malsaines. Au sujet de la Révolution française, Carlyle parle de " la vérité entourée des flammes de l'enfer ". C'est en grande mesure à la Chambre de dire comment les idées nouvelles, vraies ou fausses, nous parviendront. Il nous appartient en grande partie de dire si elles nous apparaîtront sous des dehors pacifiques ou revêtues des flammes dont parle Carlyle.

Je ne pense pas que nos ultras de toute école soient aussi nombreux que certaines gens se le figurent. Ils doivent former un certain groupe avant de pouvoir obtenir des représentants en cette enceinte, même sous le régime le plus démocratique de la représentation proportionnelle; cependant, si un groupe d'extrémistes est assez nombreux pour être représenté ici d'après ce mode, je crois qu'il est de l'intérêt public qu'il le soit et qu'il exprime ses opinions dans un lieu où elles peuvent être réfutées. Je suis convaincu, je le répète, que si leurs opinions sont fondées, elles survivront et triompheront un jour, tandis qu'elles tomberont à l'eau si elles sont gratuites. Certes, c'est ainsi que les choses doivent être. Selon moi, nous devrions prendre des mesures pour que, dans toutes les grandes villes, du moins dans celles qui ont droit à plus d'un représentant, les circonscriptions soient groupées ensemble et que chaque électeur n'ait qu'un premier choix et puisse, au besoin, accorder sa voix à d'autres candidats. Cela permettrait à un groupe d'individus de se faire représenter, s'il était assez nombreux. A la longue, au fur et à mesure que ce plan sera appliqué, il pourra être bon de faire la même chose pour de grandes régions rurales où la population sera dense. Il y a peut-être lieu, actuellement, d'appliquer ce système aux grandes villes où il peut plus facilement être mis à exécution, et de permettre un second choix aux groupements ruraux qui n'ont qu'un candidat à élire, lorsqu'il y en a plus de deux.

L'auteur du projet de résolution a émis l'idée de nommer un comité pour étudier la question. C'est assurément la ligne de conduite à suivre. Inutile d'entrer ici dans des précisions ou de développer une thèse quant à la manière de mettre le projet à exécution. Je ne doute pas qu'un comité serait prêt à examiner tous les aspects de ce problème, au lieu de s'arrêter à la représentation proportionnelle des circonscriptions groupées — si vous aimez à employer ce terme — et à étudier aussi la représentation proportionnelle ainsi que la question des bulletins transférables dans les divisions qui n'élisent qu'un représentant.

L'honorable député a aussi parlé de l'essai qui a été tenté au Manitoba. Toute la députation sait, j'imagine, qu'à la dernière élection dans cette province, des mesures ont été prises pour établir la représentation proportionnelle dans la cité de Winnipeg. On lui a attribué dix représentants qui ont été élus d'après ce mode de représentation. Rien de semblable n'a eu lieu dans les campagnes. Il n'a pas été pourvu au suffrage transférable. Or, voyons quels ont été les résultats des différents modes d'élection. Je me reporte de nouveau au *Free Press* du 5 juillet dernier. Les trois groupes qui avaient le plus de représentants étaient le groupe ouvrier, le parti libéral et le parti conservateur. Outre les candidats de ces groupes, il y avait onze candidats indépendants, dont chacun, j'imagine, épousait une doctrine nouvelle qui lui était propre.

On manifeste parfois la crainte que des rêveurs ou d'autres puissent, grâce à ce mode d'élection, entrer au Parlement; cependant, l'essai tenté à Winnipeg ne justifie pas une telle crainte.

A Winnipeg, d'après les chiffres du *Free Press*, qui sont exacts, sans doute, puisqu'ils ont été publiés quelques jours après l'élection, les suffrages du premier choix ont été de 42.5 p. 100 en faveur des ouviers, de 30.4 p. 100 en faveur des libéraux, de 13.7 p. 100 en faveur des conservateurs et de 13.4 p. 100 en faveur des indépendants. Remarquez que les indépendants ont eu presque autant de voix que les conservateurs, mais il ne faut pas oublier que les conservateurs ne formaient qu'un seul groupe, alors que les indépendants composaient de six à onze groupes; il y avait onze candidats. Quatre candidats ouvriers, quatre libéraux et deux conservateurs ont été élus. On pourrait dire qu'un seul conservateur et qu'un seul indépendant auraient dû être élus, et peut-être un autre candidat ouvrier. Mais j'ai donné une raison pour laquelle les indépendants n'ont pas été choisis; elle est assez simple. Ils formaient des groupes séparés, aucun d'eux n'était suffisamment appuyé par les électeurs de Winnipeg pour leur permettre de représenter les citoyens de cette ville.

Les conservateurs, eux, avaient cet appui; ils avaient tout le groupe de 13.7 p. 100. Si l'on avait connu le nombre des suffrages des conservateurs, des libéraux et des ouvriers, et si l'on s'était efforcé de donner à chaque groupe la représentation à laquelle il avait droit, on n'aurait pu le faire plus équitablement que ce qui est arrivé à la suite de cette élection par la représentation proportionnelle. Il est vrai qu'il y a eu moins de voix par membre pour les conservateurs que pour tout autre groupe, et beaucoup plus pour les ouvriers que pour tout autre. Si l'on avait élu, disons, un candidat ouvrier de plus et un candidat conservateur de moins, l'inégalité aurait été bien plus grande. A présent, nous

avons environ un représentant ouvrier pour un peu plus de 10 p. 100 des suffrages et un conservateur pour un peu plus de 7 p. 100. Si cela eût été changé, s'il y avait eu un ouvrier de plus et un conservateur de moins, la différence serait encore plus grande. Les ouvriers auraient un représentant pour un peu plus de 8 p. 100 et les conservateurs en auraient un pour 13½ ou près de 14 p. 100.

Passons à l'autre question des suffrages transférables dans les circonscriptions à un seul député. La situation du Manitoba peut nous renseigner quelque peu à ce sujet. Dans cette province on n'a pas fait de disposition dans l'élection provinciale touchant les suffrages transférables. Comme ce sera probablement le cas en Canada durant quelque temps du moins, il n'y avait pas que les deux anciens partis. Je lis dans la *Canadian Nation* les résultats des élections dans certaines des circonscriptions qui montrent que plusieurs des candidats élus étaient des candidats de la minorité. Il ne serait pas juste, cependant, de dire que ces représentants ne méritaient pas d'être choisis, parce qu'ils ont été élus d'après le système qui avait été adopté, le seul en vertu duquel ils pussent être candidats. Ce n'est donc pas eux qu'il faut blâmer, mais ce système. A Brandon, le candidat ouvrier a été élu par une majorité de 2,007, alors que les deux candidats non ouvriers ont eu contre lui 2,648 suffrages. Il se trouvait donc un candidat de la minorité. Dans la circonscription d'Emerson, le représentant des cultivateurs a été élu par 989 voix, tandis que les 1,681 suffrages libéraux et conservateurs ont été inefficaces. Dans le Manitou, le candidat conservateur a été élu par 1,085 voix, alors que 1,927, ou presque le double des premiers suffrages, en faveur des candidats libéral et progressiste n'ont servi à rien. Le candidat heureux de Rockwood a obtenu 977 voix, un autre candidat, une voix de moins et un troisième, 638 voix. C'est-à-dire que le candidat élu n'a eu que 978 suffrages, alors qu'il a contre lui 1,615 voix. Comme je l'ai dit, les candidats ne sont coupables d'aucune faute; ils ont été élus d'après le seul système qui fût disponible.

Nous avons parmi nous trois de nos collègues de l'Ontario auxquels on reproche parfois d'être des représentants de minorité. Ce n'est pas leur faute; nous devons nous en prendre au public en général, à cette Chambre et notre mode d'élections. Ils ont brigué les suffrages et ont été élus en vertu du seul système connu. Il est injuste de les accuser d'être des représentants de minorité. Si nous voulons éviter la possibilité ou la probabilité d'avoir au Parlement des représentants de minorité, permettons aux électeurs d'avoir plus qu'un choix, c'est-à-dire là où il y a plus d'un candidat. Il est évident que durant quelque temps du moins, nous serons divisés en groupes dans notre vie politique, et nous devrions accommoder notre rouage électoral selon les circonstances.

Il n'est guère douteux qu'à la prochaine élection il se rencontrera des circonscriptions électorales où trois, quatre ou même cinq candidats se trouveront en face, et il est de notre devoir de légiférer en vue des conditions nouvelles et de façon à assurer à l'électeur l'expression complète de ses vœux relativement à sa représentation.

On entend des chefs de l'opposition actuelle se plaindre de ce que les adversaires du Gouvernement seront divisés et se combattront les uns les autres de façon à diminuer l'effet de ce qu'ils comptent faire. D'un autre côté, on entend des chefs du parti ministériel prétendre qu'il y a danger de voir se faire entre les chefs des groupes oppositionnistes des marchés déloyaux au détriment du Gouvernement. Le moyen de conjurer ces dangers, s'ils existent, est d'adopter le principe qui fait l'objet de ce débat, selon lequel tout électeur peut exercer son droit dans sa plénitude.

L'honorable député de Peterborough-Est (M. Sexsmith) a parlé de l'action des cultivateurs qui ont jugé à propos de s'organiser. Je ne crois pas qu'il fut très conséquent avec ce qu'il avait déjà dit; il m'a paru plutôt se contredire. Il doit admettre, il me semble, qu'il n'a jamais constaté chez ce groupe rien qui pût lui donner raison de supposer que nous voulions en faire un groupe exclusif. En général, les cultivateurs ne tendent pas à former une organisation politique exclusive; ils ne veulent la domination d'aucune classe. Le fait est que la principale raison d'être de leur organisation est leur objection à la domination de classes. Nous avons eu le régime du privilège depuis la confédération, et nous voulons en finir. Nous avons un programme que peut accepter tout homme qui veut justice égale. C'est pourquoi nous y tenons. Peut-être que je m'écarte du règlement, mais c'est pour suivre mon honorable ami qui m'a précédé et qui lui-même l'a enfreint. Nous demandons entre autres choses la représentation proportionnelle, de sorte que mon honorable ami est avec nous en cela. Pour ma part, je voudrais voir nos lois de nature à donner aux

électeurs le moyen absolu de décider qui seront leurs représentants. Je me rends compte que la principale question devant le peuple à la prochaine élection será celle du tarif douanier; il s'agira probablement de choisir entre quelque chose de ressemblant au tarif actuel et un tarif peu élevé. Je n'ai pas besoin de dire quelle est mon attitude sur cette question. Cependant, si la majorité des Canadiens veulent garder le tarif protecteur comme nous l'avons aujourd'hui, ou même établir un tarif plus élevé, la majorité a absolument droit à un pareil tarif, et malgré ma préférence, je désire qu'elle l'ait. Elle a le droit de gouverner; elle a le droit de décider ce qui doit être fait. Je puis considérer qu'elle fait erreur, mais je dois lui reconnaître le droit de se tromper.

J'espère que cette motion sera adoptée à une majorité écrasante des membres de cette Chambre, et qu'elle sera suivie par l'adoption immédiate d'une loi effective.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, je ne suis pas arrivé à mon siège à temps pour bénéficier des premières paroles de l'honorable député de Peterborough-Est (M. Sexsmith); mais je crois que j'ai entendu la plus grande partie de son discours, et je puis dire franchement que plusieurs de ses arguments m'ont grandement impressionné. J'ai depuis nombre d'années le privilège de siéger en cette Chambre avec l'honorable député de Peterborough-Est. Je sais qu'il ne préconise jamais rien dont il ne soit absolument convaincu. Il est toujours soigneux quant aux faits qu'il avance, et logique dans leur présentation. Je dois, pour ma part, admettre franchement que je n'ai pas apporté à la question qui est devant la Chambre l'étude approfondie qu'en ont sans doute faite l'honorable député de Peterborough-Est et le député de Qu'Appelle (M. Thomson). Je ne suis donc pas aussi renseigné que je pourrais l'être sur les avantages que peut avoir le régime proposé sur celui qui nous régit à l'heure qu'il est. Il peut se faire, comme ces honorables députés le veulent, que le système de la représentation proportionnelle, tel que proposé dans la motion, soit de beaucoup supérieur au régime qui a prévalu depuis la confédération, et auquel je reconnais plusieurs défauts. Je ne suis cependant pas sûr, pour le moment, que le système suggéré soit meilleur que le régime actuel avec tous les inconvénients qui le caractérisent, et cela m'amène à l'objection que je trouve à la motion qui est devant nous. Voici ce qu'elle dit:

> Que la Chambre est d'avis que pour donner à chaque électeur une part égale de représentation, un régime quelconque de représentation proportionnelle devrait être adopté...

Arrêtons ici.

Si je vote pour cette résolution, je suis forcé de voter pour l'adoption d'un régime quelconque de représentation proportionnelle et, parlant en mon nom personnel, je ne possède pas assez de renseignements, à l'heure qu'il est, pour me convaincre qu'un tel système l'emporterait sur celui que nous avons maintenant. Il est vrai que la résolution demande que la Chambre nomme un comité spécial qui devra faire une enquête sur les différents systèmes de représentation proportionnelle et qui soumettra un rapport à la Chambre. Je serais infiniment plus à l'aise que je le suis actuellement pour voter sur la question de la représentation proportionnelle, si je possédais les renseignements que ce comité est censé devoir recueillir, et qui ne sont encore ni recueillis ni présentés. Si l'on retranchait cette partie de la résolution, qui me demande de voter en faveur d'un système de représentation proportionnelle et si la résolution me demandait simplement d'appuyer la nomination d'un comité chargé de recueillir des renseignements au sujet de la représentation proportionnelle, je n'hésiterais pas à l'appuyer de mon vote.

Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour débattre davantage la question, pour les motifs que j'ai déjà indiqués. Je ne me sens pas de taille à discuter le sujet dans son principe et ses conséquences. Je ne l'ai pas étudié attentivement et je crois qu'il est assez important pour s'imposer à l'examen approfondie des honorables députés. J'aimerais entendre les honorables députés qui ont été dans la vie publique plus longtemps que moi exprimer leur avis à ce sujet. Certes, je serais très heureux d'entendre l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) exprimer son opinion toujours bien réfléchie. Il est dans la vie publique depuis longtemps et il est certain qu'il a étudié la question jusqu'à quel point, c'est à lui de le dire. Je me rends compte également que je ne connais pas assez le système de représentation proportionnelle pour être en état de voter pour une résolution concluant en sa faveur.

M. ANDREWS: A mon avis, le fait le plus remarquable se rattachant à la représentation proportionnelle, c'est qu'on la discute aujourd'hui dans cette enceinte. Il en est également question à la législature d'Ontario et dans celles du Manitoba et de

la Colombie-Anglaise. On trouve la représentation proportionnelle partout où une élection s'est tenue au cours des dernières années. La population du Canada n'est pas satisfaite du vieux système; elle s'est divisée en groupes, non pas, toutefois, comme résultat de la représentation proportionnelle, et si nous voulons avoir des groupes, pour l'amour du Ciel, mettons-y de la raison. La meilleure contribution que je puisse apporter au débat, venant du Manitoba où cette question n'est plus une simple théorie, mais où l'on fait l'essai du système, ce sera peut-être de rappeler quelques faits qui se rapportent à l'essai qu'on a fait de ce système, dans cette province, à la dernière élection. On l'a essayé, tout d'abord dans la ville de Winnipeg, et avec ce résultat extraordinaire que, dans Winnipeg, nous avons un groupe de trois partis seulement, qui se dénomment ouvrier, libéral et conservateur, tandis que dans les autres parties de la province où l'ancien système est resté en vigueur, on compte cinq partis: libéral, fermier, conservateur, ouvrier et indépendant. Il sera sans doute intéressant pour la Chambre de s'assurer comment cela s'est produit. J'ai ici des chiffres que je ne lirai point en entier, mais qu'avec la permission de la Chambre j'inscrirai ensuite dans le hansard après en avoir brièvement cité quelques-uns. Voici les rapports véritables de chaque division électorale du Manitoba, le nombre de bulletins déposés dans les urnes, le nombre des canditats et les résultats. Dans Brandon, par exemple, mon vieil ami, le général Kirkealdy, était candidat conservateur; il obtint 1,248 suffrages. Mon vieil ami, M. Clements, un libéral, obtint 1,403 et Albert E. Smith, le candidat ouvrier, 2,207 votes aux urnes. C'est un exemple assez juste d'une élection moderne où plus de deux candidats se font la lutte. Il arrive, aujourd'hui, monsieur l'Orateur, assez souvent, je crois, que non seulement nous n'avons pas de représentants de la majorité mais encore que nous ayons des représentants de la minorité, et le résultat que je cite vient à l'appui de ce que j'avance. Dans la division d'Emmerson, les cultivateurs ont élu un fermier avec un vote de 989; le candidat du gouvernement a obtenu 750 et le candidat conservateur 925 voix. Celui qui fut élu par 989 suffrages avait contre lui 1,600 votes de ceux qui ne croyaient pas dans sa politique. On a dit quelquefois que n'eût été la représentation proportionelle, il ne se serait pas formée autant de groupes à l'Assemblée législative du Manitoba. Avec votre permission, monsieur l'Orateur je lirai la lettre suivante du conseil exécutif de Winnipeg:

> Je reçois votre lettre du 23 dernier, au sujet des récentes élections du Manitoba et je vous inclus la liste des candidats ainsi que le nombre de bulletins déposés pour chacun d'eux, dans chaque division électorale de la province de Manitoba.
>
> Je ne puis comprendre comment les journaux soient imbus de l'idée que la représentation proportionnelle est responsable de la diminution de la majorité du gouvernement Norris, vu que le vote de Winnipeg ne faisait aucunement prévoir cela. J'ai indiqué d'aussi près que possible les attaches de parti de chaque candidat, mais jusqu'à l'ouverture de la Chambre, il est difficile d'établir avec certitude le parti que suivront quelques-uns de ces députés.
>
> Si le mode de représentation proportionnelle avait été en vigueur dans toute la province, il n'y a aucun doute que le gouvernement Norris aurait eu un bien plus grand nombre de candidats élus.

Il y a un point que je tiens à signaler: c'est que la représentation proportionnelle ne crée pas de groupes; ces groupes se forment malgré elle.

Il ne reste plus grand'chose à dire. Une seule difficulté se présente: que fera-t-on dans les circonscription qui n'ont qu'un seul représentant? Beaucoup pensent qu'il est impossible de leur adjoindre les circonscriptions avoisinantes, et c'est aussi mon avis. Les circonscriptions sont trop grandes pour cela.

Comme résultat de l'élection dans le Manitoba, on vient de déposer devant la législature de cette province un projet de loi qui a déjà subi sa deuxième lecture, et qui tend à appliquer à toutes les circonscriptions de la province le système du suffrage transférable. Cela n'équivaut pas au scrutin de liste, mais s'il y a plus de trois candidats, l'électeur aura un premier, un second et un troisième choix. Par exemple, supposons qu'il y ait trois candidats sur les rangs: un libéral, un conservateur et un agrarien. Comme libéral, je voterais probablement pour le candidat de mon parti. Or, la majorité est constituée par la moitié des suffrages exprimés plus un. Supposons qu'il y ait 14,000 votants; il faut, pour être élu, obtenir la moitié des suffrages, soit 7,001. Donc, je vote pour le libéral, et si, au premier tour, il a recueilli un nombre suffisant de suffrages, l'affaire est réglée; dans le cas contraire, on propose de retirer le candidat qui a recueilli le plus petit nombre de suffrages et de transférer ses voix suivant la préférence indiquée. Il est probable que mon deuxième choix serait le candidat du parti agraire. Les suffrages sont transférés suivant le désir exprimé par l'électeur, de sorte qu'on n'en

perd aucun et il est impossible de se faire élire par une minorité. Le candidat, pour être élu, doit avoir une majorité d'au moins une voix.

Lors de la discussion qui a eu lieu ici l'autre jour au sujet du favoritisme politique, l'honorable député (M. Hocken), qui vient justement d'adresser la parole, a fait certaines remarques qui m'ont vivement intéressé. Il a déclaré que le favoritisme devrait être laissé aux soins du représentant de la circonscription. Que ferait-il dans un district comme Emerson, où le député n'a recueilli que 900 voix, tandis que ses adversaires en ont recueilli ensemble environ 1,680? Avec le système actuel, il se peut fort bien que le prochain parlement ne représente qu'environ un tiers de la population.

C'est bien possible. La proposition qui est devant nous aujourd'hui est une mesure politique pratique. Il ne s'agit pas d'une simple théorie, et j'espère fermement que le Gouvernement formera cette commission. Je suis d'avis, avec l'orateur qui m'a précédé, que si l'auteur de la proposition voulait se borner à demander l'institution d'une commission sans mentionner une forme quelconque de représentation proportionnelle, cela serait bien préférable. Dans tous les cas, je l'appuierai, car c'est une bonne chose; mais je crois que cette suggestion serait préférable à tous les points de vue. Quant aux statistiques que j'ai en mains, si la Chambre veut me le permettre, monsieur l'Orateur, je vais les faire insérer dans le compte rendu officiel des débats. Le tableau indique les noms, le nombre de suffrages exprimés et le nombre de candidats dans chaque circonscription. Dans certaines circonscriptions il n'y avait pas moins de cinq candidats sur les rangs. C'est un renseignement qui serait utile à tous les députés et il serait bon de l'insérer dans le compte rendu.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ferait mieux d'en donner lecture. Ce n'est que dans des cas tout à fait exceptionnel qu'on autorise l'insertion dans le compte rendu de documents dont il n'a pas été donné lecture, et je ne connais pas d'exemple en ce qui regarde les mesures d'initiative personnelle. Je le regrette, mais dans l'intérêt de la procédure, l'honorable député fera bien de se conformer à la règle et donner lecture du document.

M. McMASTER: J'aurai une objection à présenter, monsieur l'Orateur. Si le document est long, cela va prendre beaucoup de temps pour le lire. La discussion est très importante, et le document en question peut très bien, étant lu, ne pas produire l'effet qu'il aurait sous une forme écrite. Je suggère, monsieur l'Orateur, qu'il serait utile d'en permettre l'insertion dans le compte rendu des débats.

M. l'ORATEUR: Il s'agit d'un principe. Le président a le devoir de signaler à la Chambre le règlement qui est très clair et bien défini. Cependant, dans la circonstance, je n'ai pas d'objection à ce que la question soit soumise au jugement de la Chambre. La Chambre autorise-t-elle l'insertion dans le compte rendu officiel des débats du tableau synoptique déposé par l'honorable député (M. Andrews), sans qu'il en soit donné lecture?

Quelques DEPUTES: Adopté, adopté!

M. ANDREWS: Je n'ai qu'un mot à ajouter. Je désire citer la lettre suivante que j'ai reçue de M. Tupper:

> Je pourrais dire que le succès du système me semble dépendre des capacités de ceux qui dirigent le compte des bulletins. Dans la province, nous avons été assez heureux pour que ce travail fut confié à des hommes exceptionnels et le succès est en grande partie leur œuvre.

Je veux bien faire remarquer que le succès à Winnipeg n'a pas été un simple accident. Ce succès a été dû presque entièrement aux efforts de M. Ronald Hooper, employé du ministère du Travail, à Ottawa. Alors que beaucoup de nous jouent au golf et que nous dansons depuis des années, ce jeune homme a donné tout son temps et toute son énergie à l'étude de la question de représentation au Parlement et je n'hésite pas à dire qu'il en sait plus long aujourd'hui sur ce sujet que n'importe qui au Canada et peut-être dans le monde entier. Si le comité est nommé, j'espère qu'on lui demandera d'assister aux séances parce que ses idées nous seront du plus grand secours.

Vient ensuite la liste déposée par l'honorable député de Winnipeg-Centre:

MANITOBA

Liste des candidats et suffrages exprimés le 29 juin 1920

Division électorale	Nom du candidat	Suffrages déposés	Observations
Arthur	John Williams	891	G
"	Duncan Lloyd McLeod	881	C
Assiniboia	W. D. Bayley	2,054	O
"	J. W. Wilton	1,941	I
Beautiful Plains	George Little	Acc.	F
Birtle	George J. H. Malcolm	995	G
"	Samuel Larcombe	861	F
Brandon City	Albert E. Smith	2,007	O
"	S. E. Clements	1,403	G
"	Brig. Gen'l. Kircaldy	1,245	C
Carillon	Maurice Duprey	973	F
"	Albert Préfontaine	925	C
Cypress	Wm. H. Spinks	1,487	C
"	Andrew W. Miles	1,307	G
Dauphin	George H. Palmer	1,466	O
"	Wm. J. Harrington	1,044	G
Deloraine	Hon. R. S. Thornton	1,503	G
"	John C. W. Reid	1,188	C
Dufferin	E. A. August	1,478	G
"	Alex. Morrison	1,401	C
Ethelbert	N. A. Hryhorczuk	1,271	I
"	Ernest A. Marcroft	684	F
"	Jas. Guiszdaski	110	G
Emerson	Dmytro Yakimischak	989	F
"	John D. Baskerville	756	G
"	Roy Whitman	925	C
Fairford	A. W. Kirvan	241	G
"	Y. G. Serkau	240	G
"	A. Calverly	236	I
"	A. F. Carpenter	137	I
"	J. Matheson	121	I
Fisher	H. L. Mabb	443	F-I
"	J. W. Arsenyth	362	G
"	A. J. Yamache	214	G
Gilbert Plains	W. B. Findlater	735	G
"	R. J. Dalgleish	715	I
Gimli	Gudmundur Fjelsted	1,359	F
"	T. D. Ferley	1,242	G
Gladstone	Hon. J. W. Armstrong	1,327	G
"	William W. Lobb	1,147	F
Glenwood	William Robson	1,149	C
"	James W. Breakey	1,145	G
Hamiota	John Henry McConnell	1,109	G
"	William Ferguson	762	C
Iberville	Arthur R. Boivin	Acc.	I
Kildonan et St. Andrews	Albert Farmer	1,184	O
"	David Morrison	876	G
"	T. McConnell	852	F
Killarney	Samuel Fletcher	1,072	F
"	Melville Hayden	676	G
Lakeside	Chas. D. McPherson	1,104	G
"	Edwin Herbert Muir	1,081	C
Lansdowne	Hon. T. C. Norris	1,752	G
"	H. T. Hicks	914	C
La Vérandrye	P. A. Talbot	1,023	C-I
"	L. R. Magnum	709	F
Manitou	John S. Ridley	1,185	C
"	George T. Armstrong	901	G
"	George Compton	926	F
Minnedosa	Hon. G. A. Grierson	1,296	G
"	W. T. Bielvy	1,029	F
Morden et Rhineland	John Kennedy	814	C
"	H. Winkler	752	G
Morris	Wm. R. Clubb	930	F
"	Alex. Ayotte	765	F
"	Fred. J. Last	251	I
Mountain	J. A. Baird	1,304	G
"	Andrew Young	1,178	F
Norfolk	R. G. Waugh	1,090	C
"	John Graham	873	G
"	John H. Wright	503	F
Portage-la-Prairie	Fawcett G. Taylor	1,306	C
"	E. A. McPherson	1,019	G

MANITOBA—*Fin.*

Liste des candidats et suffrages exprimés le 29 juin 1920

Division électorale	Nom du Candidat	Suffrages déposés	Observations
Roblin	Henry R. Richardson	991	F
"	Fred. Y. Newton	887	C
Rockwood	Wm. C. McKinnell	978	F
"	Arthur J. Lobb	977	G
"	Thomas Scott	638	C
Russell	W. W. W. Wilson	1,274	G
"	R. J. Brown	642	F
"	Albert L. Reid	593	I
St-Boniface	Joseph Bernier	1,434	C
"	Joseph G. Dumas	730	G
"	T. Hoarnaert	404	I
"	John G. Howden	942	G
"	Christopher R. Rice	675	I
St-Clements	Matthew J. Stanbridge	977	L
"	Donald A. Ross	850	G
"	Hugh McLennan	445	F
St-George	Albert Edward Kristansson	Elu	L (pas de rapport)
Ste-Rose	Joseph Hamelin	878	C
"	D. J. Hill	745	G
"	L. H. Rhéaume	488	G
Springfield	Arthur Ernest Moore	987	O–S
"	Isaac Cook	928	F
"	Edgar D. R. Bissett	352	G
"	E. A. Dugard	123	F
Swan-River	Robt. Wm. Emmonds	1,163	F
"	W. H. Sims	544	G
Turtle-Mountain	Geo. McDonald	1,020	G
"	R. G. Willis	1,001	C
Virden	George Clingan	1,313	G
"	Reginald A. Knight	1,022	F
Winnipeg	D. Nelson Armstrong	1,174	I
"	George Armstrong	2,767	O
"	Duncan Cameron	2,402	G
"	Neil Thomas Carey	776	I
"	Samuel Cartwright	452	O
"	William John Christie	1,274	C
"	Mme Harriett Dick	1,307	I
"	Frederick John Dixon	11,586	O
"	Edward Bailey Fisher	431	I
"	Charles Henry Forrester	282	I
"	Will Gibben	792	G
"	John H. Gislason	28	I
"	John T. Haig	1,893	C
"	Mme Alice Ann Holling	105	I
"	William Ivens	1,928	O
"	Robert Jacob	1,206	G
"	Walter Albert James	56	O
"	Richard James Johns	52	O
"	L'hon. Thos. H. Johnson	4,386	G
"	Frederick W. Law	368	G
"	George Henry Lawrence	135	C
"	James Lightfoot	554	C
"	Robert N. Lowery	254	G
"	David S. Lyon	45	I
"	Albert McMartin	189	C
"	Wm. C. Morden	1,150	I
"	Malcolm McInnes	218	C
"	William L. Parrish	945	
"	William A. Pritchard	443	
"	George W. Prout	219	I
"	John Queen	1,253	O
"	Mme Edith Rogers	1,541	G
"	Robt. B. Russell	1,535	O
"	Mme G. Lipsett Skinner	359	C
"	John Stovel	1,743	G
"	Frederick G. Tipping	95	O
"	Percival V. Torrance	265	C
"	William J. Tupper	1,500	C
"	James O. Turnbull	88	C
"	Leo Warde	845	I

NOTE.—G—Gouvernement. C—Conservateur. F—Fermier. I—Indépendant. O—Ouvrier.

L'hon. M. CALDER: Monsieur l'Orateur, après le débat auquel nous avons assisté, je suis d'avis que le fait d'annoncer brièvement la décision qu'a pris le Gouvernement relativement à cette importante question, aurait peut-être pour effet de couper court à la discussion. Tout le monde le sait, le problème de la représentation dans nos assemblées délibérantes donne lieu à de nombreuses discussions par tout le pays depuis plusieurs années. Peu importe que nous soyons pour ou contre le système actuellement en vigueur, une assez forte proportion de l'opinion publique croit que nos présentes méthodes de choisir les représentants du peuple dans nos assemblées délibérantes ne répondent plus aux besoins de notre époque. A cette phase du débat je n'ai pas l'intention de discuter à fond le pour et le contre du système actuel, j'incline plutôt à partager l'opinion qu'a manifestée l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), à savoir que la plupart d'entre nous n'avons pas consacré à l'étude de la question le temps et l'attention qu'elle mérite.

Je doute fort que le temps soit opportun pour exiger une manifestation d'opinion de la part des représentants du peuple quant à savoir d'une façon générale si oui ou non nous devrions adopter le système de la représentation proportionnelle. Pour moi, nous serons assurément mieux en état pour nous prononcer sur cette question, à une étape plus avancée de la question, du moment que nous adopterons le plan suggéré, c'est-à-dire que le problème soit référé à un comité parlementaire ayant instruction d'obtenir tous les renseignements désirables à ce sujet. Je serais heureux de voir l'adoption d'un pareil projet. Bien que j'aie suivi les discussions que le problème a soulevées par tout le pays, surtout dans les journaux, je dois avouer que les renseignements que je possède de ce chef, ne me permettraient pas de me prononcer d'une façon intelligente sur la solution à donner au problème. Si la Chambre veut bien me le permettre, je citerai un seul exemple. Au cours des remarques qu'a prononcées l'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson), j'avais l'intention de lui demander si oui ou non dans le cas de la ville de Winnipeg, où les dernières élections provinciales se sont faites en vertu du système de la représentation proportionnelle, chaque électeur était tenu de voter pour dix candidats. Je ne suis pas renseigné à ce sujet. Si j'ai bien compris, toute la ville ne formait qu'une seule circonscription de 225,000 électeurs, qui a choisi dix députés parmi une quarantaine de candidats. Dans le cas de Vancouver, aux dernières élections provinciales, au delà d'une cinquantaine de candidats briguaient les suffrages.

Une chose qui m'ennuie—et je pense qu'elle importe beaucoup à l'établissement de tout système de cette nature — c'est que, dans le cas d'un tel procédé électoral, l'individu vote bien souvent en faveur d'un principe plutôt qu'en faveur d'un candidat. Dans une élection comme celle de Winnipeg, il serait, j'imagine, presque matériellement impossible en effet à des candidats de se faire connaître de leurs commettants, ou à des commettants de parvenir à connaître leurs candidats, à cause de la multiplicité de ceux-ci et de l'étendue de la circonscription, dans le cas surtout où la période électorale est relativement brève, selon que la chose a eu lieu en conséquence de la loi du Manitoba.

Autre chose qui me tracasse, et je me contente pour l'heure d'en faire mention, c'est que je vois des difficultés à l'adoption d'un mode électoral pour les villes et d'un autre pour les campagnes. Au reste, il peut y avoir de bonnes raisons à cela. Pour le moment, toutefois, je ne veux m'engager dans aucune discussion des détails pour ou contre. Il me suffira de dire que c'est là une affaire qui mérite l'attention de cette Chambre, et le Parlement doit prendre les moyens d'obtenir à ce sujet les avis les meilleurs et les témoignages les plus excellents.

En tant que la résolution elle-même est concernée je dois dire que, selon moi, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) y a signalé un vice qui fait que la Chambre ne devrait pas être appelée à se prononcer sur le principe duquel elle s'inspire. C'est pourquoi on a suggéré un amendement, et je le propose ainsi qu'il suit:

Que tous les mots après le mot "Chambre" dans la 2e ligne soient rayés et remplacés par les suivants:

Un comité spécial de cette Chambre devrait être chargé de mettre à l'étude la question de la représentation proportionnelle et celle du vote unique transférable, en même temps que l'opportunité de faire aux élections de la Chambre des communes du Canada l'application de l'une ou de l'autre méthode, et que ce comité ait le pouvoir de requérir l'audition de témoins sous serment et la production de documents, dossiers et archives.

Si la Chambre juge acceptable cette modification, je crois qu'il nous sera possible, d'ici à la prochaine séance, de former un comité qui satisfera tout le monde.

M. DAVIS: Je ne pense nullement à discuter la question elle-même; mais cette expression de " vote unique transférable " dont se sert la proposition d'amendement me paraît être celle qui s'applique d'habitude au système Hare. Il me semble donc que le texte de la motion y gagnerait en clarté par l'emploi des mots " le vote unique transférable ou par préférence ", selon que sans doute ç'a été ce que le ministre de l'Immigration a voulu dire.

L'hon. M. CALDER: Je ne vois aucun inconvénient à ajouter les mots " ou par préférence ".

M. DENIS: A cette heure tardive de la nuit, je ne veux pas imposer un long discours à la Chambre.

Comme cependant je m'intéresse vivement à la question de la représentation proportionnelle, de vote transférable, ou de tout autre procédé dont l'objet est de rendre meilleur le mode électoral actuel, je crois devoir dire un mot ou deux sur la présente résolution.

Je félicite d'abord le ministre de l'Immigration (l'hon. M. Calder) de l'amendement qu'il présente. En lisant la résolution telle que premièrement rédigée, j'ai cru qu'il s'agissait d'un engagement à prendre de notre part, mais je m'aperçois que la seule question à débattre dans le moment c'est de savoir si l'affaire a suffisamment d'importance pour que la Chambre décide de la faire examiner. Il a donc été sage, selon moi, d'abandonner cette partie de la résolution qui devait nous engager d'avance et de ne plus laisser devant la Chambre que le point de savoir si, oui ou non, un comité spécial sera nommé.

On pourrait se demander ce qu'est la représentation proportionnelle. Pour celui qui n'a pas fait une étude du sujet, cela pourrait vouloir dire une révolution dans le cens électoral. Je dois dire, monsieur l'Orateur que, selon moi, ce n'est pas là du tout ce que la chose comporte. A mon sentiment, ce n'est qu'un pas dans la voie de l'évolution et la réforme politique. Le suffrage électoral est de date comparativement récente chez les peuples civilisés, et il ne faut pas remonter bien loin dans l'histoire pour y en découvrir l'origine. La civilisation existait depuis nombre de siècles avant que fût donné, ou avant que fût inventé, si je peux me servir de cette expression, le suffrage électoral populaire.

Le développement d'une franchise populaire électorale s'est graduellement effectué d'abord en Angleterre, puis aux Etats-Unis et enfin dans tous les pays importants du monde.

Comme toute autre amélioration ou comme tout autre projet, la franchise électorale s'est développée par degrés. Les premiers systèmes furent mal ébauchés, très rudimentaires, et injustes pour le peuple, mais ils s'améliorèrent graduellement et aujourd'hui le système de la représentation proportionnelle ne constitue ni plus ni moins qu'une amélioration par rapport au régime actuel, qui a des défauts, ce que personne ne saurait nier. En remontant, par exemple, jusqu'à cinq ans dans l'histoire, on trouverait sans peine que le système électoral a été changé et modifié dans plusieurs pays du monde. Pour ne parler que de notre propre pays, n'est-il pas vrai, monsieur l'Orateur, que depuis cinq ans notre système électoral et nos lois électorales ont subi plus de changements que durant les cinquante années précédentes? Le système de la représentation proportionnelle a pour objet de garantir l'expression du véritable vœu de l'électeur. L'honorable député qui a présenté ce projet de résolution a démontré que le système actuel est défectueux en ce qu'il ne donne pas effet aux vœux de l'électeur, ce que nous savons tous, d'ailleurs, et cela est surtout vrai lorsque dans un comté qui n'élit qu'un seul député, il y a plusieurs candidats qui représentent différents groupes. Je vous ferai grâce des détails, mais je signalerai, en passant, qu'il est notoire que la prochaine élection générale va mettre en campagne les candidats de quatre partis—le parti unioniste, le parti libéral, le parti agraire et le parti ouvrier. Or, n'est-il pas vrai que dans bien des comtés où il se sera présenté quatre candidats dont chacun figurera au nom d'un de ces partis, le candidat élu ne sera pas celui qui représentera la majorité des électeurs? L'honorable député de Winnipeg qui vient d'adresser la parole a signalé le même cas sous une autre forme. Il suffit de soumettre cette lacune à la considération de la Chambre pour convaincre toute la députation de la nécessité d'un changement dans notre loi. Inutile d'ajouter que l'élu devrait toujours représenter la majorité de ses électeurs et que si nous venons à la conclusion qu'il peut en être autrement sous l'empire de la loi actuelle, le Parlement devrait modifier cette loi de manière à donner effet au vœu de l'électorat. Monsieur l'Orateur, le système de la représentation proportionnelle n'est que relativement nouveau, il ne l'est pas entièrement. Je vois qu'il a été mis en pratique dans plus de dix pays, y compris la Galicie, le Danemark, la Suède, la Belgique, les Pays-Bas, la Suisse, deux ou

trois des états balkaniques et le Brésil. En outre, ce système a été maintenu partout où on l'a appliqué honnêtement, ce qui parle beaucoup en sa faveur. L'honorable député qui a présenté ce projet de résolution a cité plusieurs cas où l'électorat a subi des injustices flagrantes. Je pourrais peut-être ajouter à la longue liste de ces cas. De fait, s'il fallait scruter les résultats des élections parlementaires qui ont eu lieu dans ce pays ou ailleurs, le livre que je tiens à la main ne serait pas assez volumineux pour contenir les exemples d'injustices criantes dont les électeurs ont été victimes parce que le système actuel n'est pas aussi efficace qu'il devrait l'être pour assurer au vœu de l'électorat l'expression qu'il convient de lui assurer. Pendant que l'honorable député adressait la parole, je me suis rappelé deux cas qui nous sont familiers et qui sont survenus dans les élections fédérales. Dans ces élections la partie du pays qui est située à l'ouest des Grands lacs, n'a élu que deux députés libéraux. Or, est-il à supposer, monsieur l'Orateur, que sous le régime de la représentation proportionnelle cette région-là n'aurait pas élu plus de deux députés libéraux? Il suffit de poser la question pour la résoudre. Ma propre province a élu soixante-deux libéraux et trois unionistes seulement. Est-il raisonnable de supposer que le parti unioniste n'aurait pu faire élire plus de trois de ses candidats si l'élection avait eu lieu d'après le système de la représentation proportionnelle? Je ne le crois pas, je suis même certain du contraire. Donc, dans l'Ouest, les libéraux, et dans la province de Québec, les unionistes ont été privés de la représentation qu'ils auraient dû avoir. Ces cas sont typiques et il en est d'autres semblables que l'on pourrait citer.

A mon sens la représentation proportionnelle n'est qu'une expression servant à qualifier une modification projetée du système électoral actuel. Cette modification pourrait aussi s'opérer sous le forme de votes transférables, dans les comtés élisant un seul député, ou sous toute autre forme. En tous cas, comme l'a clairement démontré le ministre de l'Immigration, c'est certainement une réforme juste et raisonnable, et la Chambre remplirait un devoir envers elle-même et envers le pays en instituant un comité spécial chargé d'étudier cette question à fond et de lui faire un rapport que chaque député pourrait à son tour étudier avec soin afin d'être en état d'exprimer une opinion éclaircie sur le sujet.

Je ne chercherai pas à énumérer les multiples avantages qui, à mes yeux, découleraient de l'adoption de la représentation proportionnelle; cependant, il me sera permis de signaler à la Chambre une observation que faisait il y a quelque temps le représentant de Red-Deer (M. Clark), dans ses commentaires sur l'adresse. Il disait, en somme, que dans les vieux pays, surtout en Angleterre, lorsqu'un individu avait acquis une importance nationale, qu'il fût d'un parti ou de l'autre, le public l'appuyait à l'urne électorale et l'envoyait presque invariablement au parlement aussi souvent que cet individu le désirait. Nous n'ignorons pas que l'histoire confirme cette assertion. En ce pays, où l'évolution politique n'est pas aussi complète que chez les vieilles nations et où le sentiment électoral n'est probablement pas aussi vif, nous voyons souvent des hommes de la plus grande probité et d'une habileté incontestable être rejetés aux élections. Eh bien! à quelque parti qu'ils appartiennent, lorsqu'ils ne réussissent pas à se faire réélire, le pays subit une perte. Parce que ces hommes ont donné leur mesure au parlement, des hommes de la trempe de ceux que nous avons en cette enceinte, peu m'importe leur parti, je suis d'avis qu'ils sont devenus une partie de l'actif national et qu'on devrait les encourager à rester dans la vie publique. Sous le régime actuel, nous avons vu à plusieurs reprises nos meilleurs hommes succomber uniquement parce que les électeurs n'avaient pas l'avantage de voter d'après un mode de représentation proportionnelle.

M. McMASTER: On aurait pu les placer au Sénat.

M. DENIS: Le projet de résolution, tel qu'il est modifié, demande simplement qu'un comité soit nommé. Considérant que la question est d'une extrême importance et que toute la députation semble vivement désireuse de la discuter à fond, je pense qu'il n'est que juste et convenable que le projet de résolution, ainsi modifié, soit adopté et qu'un comité spécial d'enquête soit accordé.

M. HAROLD: J'élève la voix pour appuyer l'amendement que le ministre de l'Immigration a proposé Je suis d'avis que le ministère a droit à des éloges au sujet de l'attitude qu'il a prise à l'égard de la demande qu'un comité soit nommé pour étudier cet important problème. Je ne suis pas enthousiaste ni complètement acquis au ré-

gime de la représentation proportionnelle; mais, étant un représentant de la prétendue minorité sociale, j'ai beaucoup étudié la question. Une chose que je tiens surtout à mettre en lumière, c'est l'opportunité d'admettre le bulletin transférable dans les circonscriptions qui n'ont qu'un représentant. Dans ma propre division électorale, le député à la législature provinciale est le représentant d'une minorité; il n'a pas obtenu la moitié des voix. Vu que dans mon élection il y avait trois candidats en présence, le résultat a été le même, l'élu obtenant environ 2,100 voix sur un total de 5,400. Or, nous devons accepter la situation en présence de laquelle nous nous trouvons. Dans plusieurs circonscriptions, dans toute l'étendue du pays, nous aurons des représentants de trois ou quatre écoles, et nous devrions étudier la manière dont la loi devrait être modifiée afin que ces circonscriptions puissent choisir les meilleurs hommes. Mon expérience me porte à dire que la représentation proportionnelle créerait une bien meilleure situation du point de vue de la loyauté et de la probité dans les élections. En pareil cas, beaucoup d'influences seraient mises en jeu pour faire retirer certains candidats, afin de grouper les forces hostiles à quelque autre candidat.

D'un autre côté, l'expérience nous a appris que des influences s'exerceraient aussi en vue d'amener des candidats sur les rangs pour diviser les voix et élire le candidat voulu. Lorsque chaque groupe est absolument libre de choisir son porte-étendard, indépendamment de toute influence, l'élection d'un candidat qui n'est pas appuyé par la majorité de la population étant impossible, il règne en pareil cas un état de choses qui est grandement à désirer dans les élections.

Je crois savoir que le présent gouvernement d'Ontario a recueilli le plus petit nombre de bulletins accordés aux trois partis qui se faisaient la lutte. Il a lui-même reconnu la faiblesse de sa position et il a logiquement insisté sur un changement destiné à empêcher la répétition d'un état de choses semblable. Nous mettons à l'épreuve la représentation proportionnelle dans les provinces et les municipalités. Il me semble que le Parlement devrait être très prudent au sujet des changements projetés; nous ferions mieux de profiter de l'expérience de ceux qui ont déjà tenté des essais. De plus, une épreuve ne suffit pas. On manifeste parfois de l'enthousiasme à l'égard d'une nouveauté; bien des gens ont à cœur de la faire réussir, et elle réussit.

Néanmoins, nous ne devons pas perdre de vue la nécessité d'avoir un gouvernement ferme et stable, ni, d'un autre côté, l'obligation de changer de temps à autre nos rouages électoraux afin de supprimer les abus qui résultent des variations de l'opinion populaire et du désir qu'a le public de se partager en différents groupes. Selon moi, le ministère a bien interprété le sentiment public dans cette affaire. J'ai pleinement confiance que le comité qui sera nommé prendra une décision sage, qui sera profitable au pays à la prochaine élection.

L'hon. T. A. CRERAR: Monsieur l'Orateur, je ne veux pas laisser passer cette occasion sans adresser une parole élogieuse au ministère qui a accordé le comité demandé par le représentant de Peterborough (M. Sexsmith) dans son projet de résolution. Je dirai tout d'abord que j'approuve entièrement le principe de la représentation proportionnelle qui a mon cordial appui. C'est un principe qui a depuis longtemps passé la phase d'essai. Il est significatif que les pays d'Europe qui l'ont adopté et appliqué dans leur système législatif sont probablement aujourd'hui les mieux régis du monde et les moins exposés aux perturbations politiques. Ce système a prévalu en Belgique, en Hollande, en Danemark et en Suède depuis plusieurs années, et il a bien fonctionné. Il est pour cela des raisons très valables, car ce système est simplement une extension du principe du gouvernement représentatif.

En 1916, la chambre des communes d'Angleterre, modèle des parlements, a pris des mesures pour tenir une conférence des Orateurs, afin d'étudier entre autres choses la réforme du régime électoral. Cette conférence, composée des hommes les plus influents de la Chambre des communes, a soumis un rapport unanime en faveur de l'application du principe de la représentation proportionnelle dans les élections du Royaume-Uni. Il ne s'agit donc pas d'un essai, mais d'un principe qui a été mis à l'épreuve, épreuve dont les résultats ont été heureux.

On a fait mention ce soir de l'essai tenté à Winnipeg à la dernière élection provinciale. J'ai causé avec plusieurs citoyens influents de cette ville qui, sans exception et indépendamment de leurs affiliations politiques, ont fortement approuvé ce principe, tel qu'il avait été appliqué pendant la dernière élection provinciale au Manitoba. J'approuve aussi cordialement l'application du système de scrutin de préférence dans les circonscriptions à représentant unique. L'honorable député de Brant

(M. Harold) a rappelé que des groupes nombreux cherchent à se faire représenter dans cette Chambre. Dans une circonscription où trois ou quatre candidats sont sur les rangs, il se peut fort bien — il arrivera même presque infailliblement sous le régime actuel — que le candidat heureux ne représentera qu'une minorité du collège électoral. A vrai dire, c'est ce qui a eu lieu à l'élection de l'automne dernier dans Elgin-Est et à l'élection subséquente dans Peterborough. L'application du principe des bulletins transférables dans les circonscriptions à représentant unique obvierait à cet inconvénient, et le député qui serait élu en fin de compte représenterait la majorité des habitants de la circonscription.

J'ai été vraiment très ébranlé par le discours du député de Joliette (M. Denis), et j'appuie ses arguments en faveur de cette réforme. Je suis bien aise que le ministère ait accordé ce comité; j'ai confiance que celui-ci examinera l'affaire à fond, et je suggérerai au comité, qui n'est pas encore nommé, mais qui le sera, au dire du ministre de l'Immigration et de la Colonisation, qu'il serait très convenable et très utile que la députation entière entendît exposer le système de la représentation proportionnelle par quelques-uns de ceux que le comité assignera, à n'en pas douter, pour rendre témoignage. En terminant, je désire exprimer ma ferme approbation du principe, et j'espère que les travaux du comité auront pour résultat de le faire sanctionner par la Chambre.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, de crainte qu'on ne s'imagine que tous les membres de la Chambre sont en faveur de la représentation proportionnelle, je crois bon que quelqu'un fasse quelques commentaires contre le projet; et au risque de paraître singulier, je tenterai l'aventure et dirai que, à mes yeux, c'est au moins un acte de folie que de conseiller à la Chambre d'approuver la doctrine de la représentation proportionnelle. Si je ne me trompe, le député de Joliette (M. Denis) a nommé dix pays où la représentation proportionnelle, dit-il, est appliquée depuis plusieurs années.

Malgré toute la déférence que j'ai pour les pays qu'il a mentionnés, je ne pense pas qu'ils peuvent donner de leçons au Canada ou à l'empire britannique sur le gouvernement public. La représentation proportionnelle ne convient nullement au système de gouvernement britannique qui veut que la majorité gouverne. Je me demande comment la représentation proportionnelle

[L'hon. M. Crerar.]

pourrait atteindre ce but. Elle est bonne pour les systèmes de groupes et de classes qui ne sont pas à désirer dans notre pays. Je fais ces observations avec tout le respect que je dois à mes honorables amis de la gauche qui peuvent n'être pas de mon avis. Un citoyen de l'Ouest m'a appris, il y a quelques minutes — et je l'ai cru — que les progressistes de l'Ouest ont essayé ce système à leur convention récemment, mais qu'ils ont dû l'abandonner, vu qu'ils l'ont trouvé trop encombrant même pour le choix de leurs représentants dans leur propre assemblée. Mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) me dira peut-être si c'est vrai ou non.

M. REID (Mackenzie): Mon honorable collègue veut-il bien me dire dans quelle province cela s'est passé?

M. COCKSHUTT: Je ne puis dire quelle province, mais je m'informerai et donnerai la réponse à mon honorable ami, demain matin. Celui qui m'a renseigné est dans cet édifice et je suppose qu'il est bien connu que, dans l'une des provinces de l'Ouest, depuis quelques mois, les cultivateurs ont essayé ce système dans leur propre convention et ont été forcés d'y renoncer parce qu'il ne pouvait être mis en pratique.

L'hon. M. CRERAR: L'honorable député me permettra de l'interrompre un instant parce que je suis sûr que son erreur est involontaire. On s'est servi de ce système dans ces conventions et avec un succès indiscutable. De plus, personne ne l'a abandonné.

M. COCKSHUTT: Dans ce cas-là — et je suis tenu d'accepter la déclaration de l'honorable député de Marquette — tant pis pour le bon sens des associations des progressistes. Je pensais qu'ils ne tenteraient pas cette expérience chez eux-mêmes, mais il paraît que c'est ce qu'ils ont fait.

La représentation proportionnelle est actuellement à l'étude dans la législature de l'Ontario, par un comité semblable à celui qui est proposé, et ma circonscription est l'une des victimes en vue. Voilà l'une des raisons pour lesquelles je suis si fortement opposé à ce projet. Au nombre des circonscriptions où l'on veut tenter cette épreuve est celle de Brant qui compte deux membres, celle d'Oxford et celle de Waterloo, qui en comptent chacune deux respectivement. Je discute donc ce système à la lumière de mon expérience des élections et des collèges électoraux en particulier.

D'abord, il faut que les électeurs connaissent les candidats. N'est-ce pas juste?

Cela ne peut se faire dans six comtés. Un candidat n'est guère connu dans sa propre circonscription avant d'avoir fait deux ou trois campagnes. Peut-être vaut-il mieux qu'il ne soit pas trop bien connu. Quoi qu'il en soit, un axiome de la procédure britannique veut qu'un candidat soit un citoyen de la région; que son caractère et ses capacités ne soient pas ignorés du public; qu'il ait des intérêts dans la circonscription et qu'il jouisse de la confiance des électeurs. Cela est impossible dans six collèges électoraux. De plus, en supposant qu'il survienne une vacance à la suite d'un décès ou de mauvaise conduite dans les élections, qu'arrive-t-il? Le successeur est obligé de briguer les suffrages de six circonscriptions pour être élu. Supposons qu'un candidat soit choisi ministre de la couronne, il serait obligé de se faire élire non seulement dans son propre collège électoral mas dans six.

Sous d'autres rapports, la représentation proportionnelle est un système incommode et peu désirable; elle ne fera que favoriser le système de classes et de groupes. Si je ne me trompe, à Medicine-Hat, un journal a été fondé récemment par la ligue des non-partisans, anciennement de Dakota-Nord, et qui s'est transportée en Canada. Cette ligue, si je suis bien informé, propose à huit classes de briguer les suffrages aux prochaines élections. Le public canadien commettrait une grave erreur en se morcelant en huit classes. Je désire qu'un seul parti se présente devant les électeurs avec un programme avantageux pour les citoyens du pays. Telle est ma politique, et je crois pouvoir démontrer en peu de mots que 45 p. 100 des suffrages peuvent être donnés au sujet d'un programme dans l'intérêt du Canada et que les partisans de ce programme ne réussiront pas, alors que les sept autres groupes, en achetant certains privilèges les uns des autres, en viendront à un arrangement en vertu duquel sept diverses utopies seront payées par le peuple avec le résultat que 55 p. 100 des suffrages seront monopolisés, et que 45 p. 100 des voix qui représentaient un suffrage solide en faveur du bien-être du Canada, seront mis au rancart en vertu de la représentation proportionnelle.

C'est possible, et il est probable que ce sera fait. Nous savons que de temps à autre, il y a un groupe qui est disposé à revendre, pourvu toutefois qu'il en obtienne son prix; ce prix peut prendre la forme d'une fantaisie à laquelle il tient et à laquelle il est prêt à tout sacrifier, cette fantaisie étant pour lui la chose la plus importante dans la crise présente. Le système britannique est le résultat d'une réforme graduelle commencée il y a mille ans. Nous avons ce système britannique ici en Canada; il a été adopté généralement aux Etats-Unis; et je dis, avec tout le respect possible pour les deux pays mentionnés par mon honorable ami, que ces pays ne sauraient rien enseigner à la Grande-Bretagne, au Canada ou aux Etats-Unis, en fait de gouvernement responsable moderne.

L'hon. M. CRERAR: On l'a adopté en Angleterre.

M. COCKSHUTT: Je ne le pense pas et je ne pense pas non plus que mon honorable ami verra le jour où il sera adopté en cette Chambre, à moins que, par malheur, certain groupe arrive au pouvoir, ce à quoi je ne m'attends pas. S'il nous faut examiner toutes les fantaisies qu'on nous propose, nous devrions en même temps envoyer à ce comité le rappel, le referendum, l'initiative et toutes les faitaisies qui ont été copiées de certaines parties des Etats-Unis et introduites dans notre pays. Tranchons cette question et débarrassons-nous-en complètement. Je préconiserais volontiers un comité représentatif, convenablement constitué pour examiner la question de représentation proportionnelle, parce que je crois qu'un tel comité rejetterait ce projet.

Je prétends que la Chambre se nuirait à elle-même si, après que le comité eut fait son rapport, elle rejetait le projet, ce qui pourrait arriver, et ce qui, d'ailleurs, serait à souhaiter sincèrement. Cette proposition, à mon avis, ne devrait être prise en considération par un comité quelconque. Je ne crois pas que nous devrions passer notre temps à nous occuper de ces diverses fantaisies, et certes, il en foisonne dans le pays, de ce temps-ci. Le simple vieux bon sens semble ne plus pouvoir trouver sa place, actuellement, et il doit céder à toutes espèces de projets fantaisistes qui embrouillent le peuple, et multiplient les lois au lieu à plaisir au lieu de le faire progresser. Tel que je l'ai dit en Chambre dernièrement, je préférerais de beaucoup voir mon nom passer à la postérité comme adversaire de lois inutiles que d'être connu comme initiateur de vingt, trente, cinquante lois d'un caractère douteux et dont l'inutilité apparaîtrait à leur première application. Nous avons beaucoup trop de législation de ce genre et je suis d'opinion pour ma part que cette Chambre ne devrait même pas faire à cette proposition l'honneur d'un renvoi à une commission.

Bien que ce ne soit que le petit nombre qui ait jusqu'à présent parlé, et que personne autre peut-être ne parlera aujourd'hui contre cette proposition, je crois être le porte-parole de plusieurs membres de la députation en disant qu'ils ne veulent pas du tout de la représentation proportionnelle. En effet, un homme de l'Ouest m'a dit qu'il y en avait 257 variétés, c'est-à-dire 200 variétés de plus que des cornichons Heinz, voilà donc une jolie salade—257 variétés de représentations proportionnelles! A Winnipeg, il a fallu une semaine, paraît-il, pour découvrir qui avait été élu d'après le vote proportionnel. Est-il bien de tenir le public dans l'incertitude aussi longtemps, et de faire attendre si longtemps les feux de joie, les fanfares et les processions attendent des semaines entières? J'apprends que la représentation proportionnelle a été abandonnée dans certaines parties de la Colombie-Anglaise qui l'avaient adoptée pour les élections municipales. A Calgary, où elle est en vigueur, le peuple, me dit-on—du moins ceux à qui j'ai eu l'occasion d'en parler—s'y objecte formellement. D'autres qui ont essayé ce système, disent, pour la plupart, que ce n'en est pas un qu'il faudrait répandre en Canada.

Je désire qu'il soit bien compris, monsieur l'Orateur, que, pour ma part, je ne m'oppose pas au comité, car je sais qu'il fera son devoir, c'est-à-dire qu'il rejettera ce projet et toutes les fantaisies qui s'y rattachent. Nous nous occuperons ensuite des affaires d'après le bon vieux système britannique, lequel veut que ce soit le peuple qui gouverne. Ce que j'aimerais voir dans le pays, c'est une redistribution convenable des collèges électoraux alors que le vote de tout homme, ou de toute femme, aura partout la même valeur élective. Lorsqu'il en sera ainsi, un grand nombre de griefs dont nous avons à souffrir seront supprimés. Dans quelques circonscriptions il faut de 50,000 à 100,000 votes pour élire un représentant; dans d'autres, il n'en faut que 13,000; je crois que tous connaissent la circonscription où demeurent ces 13,000 électeurs. Ce sont les questions de cette nature que nous devrions étudier.

Je voterais pour la formation d'un comité dont le travail consisterait à se renseigner parfaitement sur une question de cette nature et cela, sans retard aucun, de façon que lorsqu'on opérera le remaniement des collèges électoraux, on le fasse d'après le principe qu'un certain nombre de suffrages a une certaine valeur, que ces suffrages favorisent ou non mes honorables amis de la gauche. Je n'attends de faveur d'aucun parti. Je n'en ai pas besoin. Je dis qu'on ne devrait pas mettre de côté, à la légère, le vieux système britannique qui a fait ses preuves et donné satisfaction depuis des générations, parce qu'on introduit au Canada quelque théorie nouvelle venant de pays qui ne peuvent rien nous remontrer, en fait de liberté, de bonne administration ou d'organisation stable. Je comprends que quelques-uns de ces gouvernements ont une existence éphémère, qu'un certain groupe peut, aujourd'hui, appuyer le gouvernement et, demain, passer de l'autre côté, parce qu'il a été pris d'un soudain engouement, ou qu'il s'est entiché de quelque idée particulière dont la réalisation n'est pas désirable. Le résultat, c'est la disparition du gouvernement que ces groupes avaient appelé à la direction des affaires de leur pays. Beaucoup de pays européens changent de premiers ministres et de cabinets presque tous les douze mois et quelques-uns beaucoup plus souvent même. C'est encourager un état de choses des moins désirables, et voilà pourquoi je dis que si ce comité se propose de nous débarrasser de cette fausse idée, j'appuierai sûrement le comité. A mon avis, aucun comité ne saurait étudier à fond ce système sans le condamner ainsi que tous les autres de cette nature. Ils se ressemblent tous et ce sont les mêmes gens qui les préconisent. Ce comité devrait par la même occasion donner le coup de mort au referendum, à l'initiative locale, au mandat impératif et à toutes ces sortes de fumisteries, et s'il accomplit cela, j'applaudirai certainement des deux mains à sa nomination.

M. McMASTER: Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais les observations que l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Cockshutt) a faites, avec ce torysme intense, sympathique et enthousiaste qui marque chacun de ses discours me forcent à dire, au moins, quelques mots. L'honorable député me rappelle cet Irlandais qui suivait le conseil: partout où vous voyez une tête, frappez. Si quelqu'un exprime une idée nouvelle, mon honorable ami s'inquiète à son propos: "C'est une idée nouvelle", s'écrie-t-il, "rejetons-la". L'honorable député a parlé du système britannique. Je mets toujours quelque peu en doute la logique de celui qui ignore le raisonnement, pour en appeler au patriotisme et, ici, non seulement la logique de l'honorable député est en défaut mais encore son histoire de

chevaliers, parce que l'ancien système britannique voulait deux chevaliers par comté et deux bourgeois par bourg. Il n'existait pas de division électorale à un seul représentant, mais toutes avaient chacune deux représentants, ce qui était une forme quelque peu insuffisante et atténuée de représentation proportionnelle.

Mon honorable ami parle de l'initiative, du referendum et du mandat impératif comme d'idées creuses importées des Etats-Unis. J'avais idée que tout cela s'était développé en Suisse et non pas aux Etats-Unis. Quand au referendum, j'en suis certain. Il ajoute: Je veux que notre parti obtienne les suffrages auxquels il a droit; que chaque électeur ait un suffrage d'égale valeur et il fait observer que certaines divisions électorales du pays sont beaucoup plus considérables que d'autres. Je tombe d'accord avec mon honorable ami sur ce point, il y a des collèges électoraux beaucoup plus étendus que d'autres et cela constitue une injustice dont il va sans dire, les députés les divisions moins étendues ne sont pas responsables. Ils ne peuvent avoir plus de suffrages qu'il n'y en a dans les collèges électoraux, mais s'ils obtiennent les trois cinquièmes des suffrages qui ont été enregistrés à la dernière élection, ainsi qu'en a obtenu le député qui s'adresse maintenant, en toute modestie, à la Chambre, mon honorable ami devrait être parfaitement satisfait.

Qu'on me laisse simplement dire ceci: Nos institutions parlementaires sont en jeu. A mon avis, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) lui-même, s'il veut s'arrêter à étudier soigneusement les questions, ne peut en arriver à dire que notre présent système de division électorale à un seul député donne un résultat équitable. Par exemple, dans l'élection de 1904, les libéraux de la Nouvelle-Ecosse ont enregistré environ 56,000 suffrages, et les conservateurs, car alors le parti conservateur était appelé le parti conservateur, sans déguisement, obtint 46,000 votes.

M. COPP: Il était bien déguisé, cette fois-là.

M. McMASTER: Si bien déguisé que les libéraux s'en tirèrent avec tous les sièges. Bien que le parti conservateur de la Nouvelle-Ecosse eût reçu seulement à peu près 10,000 suffrages de moins que le parti libéral, il n'eut aucun représentant au Parlement. Mon honorable ami croit-il que ce résultat fût juste pour les conservateurs de la Nouvelle-Ecosse. Je ne pense pas qu'il ait cette idée.

Evidemment, je n'en fus pas aussi peiné que lui, mais je dis que c'était injuste pour les conservateurs de la Nouvelle-Ecosse; ni eux ni les libéraux n'étaient représentés comme ils auraient dû l'être. Dans l'élection de 1911, la même chose s'est produite, mais c'est l'autre parti qui en a souffert. Les sept représentants conservateurs de la Colombie-Anglaise furent élus avec 25,000 suffrages, tandis que 16,000 électeurs libéraux n'eurent aucun représentant. Ce n'est pas juste, et notre système actuel n'assure pas cette juste représentation que nous désirons tous. Est-il juste et raisonnable qu'aujourd'hui la province d'Ontario n'ait que huit représentants libéraux à la Chambre des communes? Est-il juste que depuis vingt ou vingt-cinq ans, la ville de Toronto n'ait aucun représentant libéral au Parlement fédéral? Non, ce n'est pas juste et ce n'est pas régulier. C'est pourquoi, mettant de côté toute la répugnance que nous pouvons avoir pour les choses nouvelles, nous devrions dire, après tout:

That men may rise on stepping stones
Of their dead selves to higher things.

M. COCKSHUTT: L'honorable député désire-t-il qu'on introduise le mode de représentation proportionnelle dans la province de Québec et dans toutes autres provinces du Canada?

M. McMASTER: Naturellement. Je suis un libéral et je ne cherche que la justice. Dans la dernière élection, le sentiment de la province de Québec était tel que même la représentation proportionnelle n'aurait guère changé les résultats. Mais, dans les circonstances ordinaires, depuis quelques années, le régime majoritaire de représentation a eu pour effet d'exagérer la représentation libérale dans Québec, de même qu'il a exagéré la représentation conservatrice dans Ontario. Voilà quelle a été la tendance du système majoritaire de représentation et c'est malheureux. Tout ce qui tend à diviser les Canadiens, soit au point de vue des races, des religions ou autres questions sectionnelles est une grande erreur. La politique doit être le seul terrain sur lequel nous devons nous diviser. Comme l'a dit M. Asquith, en parlant de la représentation proportionnelle, aucun courant de l'opinion publique qui a quelque importance ne devrait rester sans représentation à la Chambre des communes. Il est vrai qu'il faudra peut-être apporter quelques modifications à nos coutumes parlementaires; Il peut surgir de nouveaux groupes, quoique j'aie des doutes à ce sujet. Mais le principe primordial veut que les citoyens gouvernent par l'intermédiaire du repré-

sentant qu'ils élisent, et on doit adopter un mode d'élection qui introduise à la Chambre des communes les mêmes courants politiques qui existent dans le public, et dans la même proportion.

Qu'on soit en faveur ou contre ce système, personne ne peut rejeter la proposition faite par le ministre de l'Immigration (M. Calder) qui tend à la création d'une commission. Je suis certain qu'elle aura l'approbation de la Chambre. La Bible nous invite à ne jamais rejeter une proposition. Si elle est bonne, elle doit réussir et si elle est mauvaise, à la fin du compte, elle doit échouer. J'appuie très volontiers l'amendement et j'espère que les membres de la Chambre accepteront unanimement d'examiner la question.

M. STEELE: Monsieur l'Orateur, je m'excuserai, comme quelques-uns des orateurs qui m'ont précédé, d'adresser la parole, ne fut-ce qu'un instant, à cette heure avancée de la nuit. Mais je tiens, avec l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), à dire en quelques mots ce que je pense du sujet. Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de Brantford. Dans la discussion qui a eu lieu ce soir, je dirai même toutes les fois que nous discutons cette question de représentation proportionnelle, on oublie que nous essayons non seulement d'introduire un nouveau mode d'élection, mais d'établir aussi inconsciemment peut-être, un nouveau mode de gouvernement, différent du système en vigueur dans l'empire britannique depuis longtemps. Aucun mode d'élection n'est parfait. La représentation proportionnelle ne constitue pas un système parfait, puisque, comme on l'a dit, il en existe au moins 257 sortes différentes. Je suis porté à croire qu'il y en a 300 variétés, dont aucune n'est absolument satisfaisante. Nous en avons une autre preuve dans le fait qu'il n'y a pas deux pays qui ont adopté la même méthode; chacun a son système qui est différent des autres. A l'exemple de l'honorable député de Brantford, je veux revenir à la bonne vieille méthode britannique. Ridiculisez-la tant que vous voudrez, critiquez-la, remplacez-la par ce qui vous plaira, mais on ne peut pas nier que cette méthode a édifié le plus grand empire que le monde ait jamais connu et qu'avec elle le peuple anglais s'est montré le meilleur gouvernant qui se soit jamais vu.

Non seulement leur pays a été mieux gouverné que tout autre pays, mais leurs colonies et protectorats ont aussi joui d'un excellent gouvernement. Les Anglais ont eu plus de succès dans l'établissement et le gouvernement de leurs colonies que toutes les autres nations n'en ont jamais eu. A mon sens, cela prouve suffisamment la valeur du système de gouvernement qu'il ont adopté.

Et ce système a démontré sa valeur non seulement dans l'empire britannique, mais aussi chez la plus grande nation anglo-saxonne du monde en dehors de l'empire, les Etats-Unis, où le même régime existe avec cette exception que l'exécutif est indépendant du parlement, tandis que dans les pays britanniques l'exécutif est partie et sujet du parlement. Avec le système de partis qui existe en Grande-Bretagne, l'existence d'un exécutif puissant est essentielle. En Grande-Bretagne et en Canada, les devoirs du gouvernement ne sont pas seulement des devoirs administratifs, mais aussi législatifs, et les gouvernements de ces pays administrent en même temps qu'ils gouvernent. Si la seule fonction du gouvernement était d'administrer, j'admettrais qu'on pourrait très bien se servir de la représentation proportionnelle, mais quand le parlement et le gouvernement doivent gouverner, il me semble qu'il est absolument nécessaire au gouvernement d'avoir une forte majorité afin qu'il ne puisse dépendre d'aucun groupe, d'aucune clique ou d'aucune catégorie d'individus pour se supporter, comptant seulement sur ceux qui l'appuient constamment dans sa politique générale. On nous a beaucoup parlé ce soir des défauts du système actuel et des députés élus par des minorités. Avec la représentation proportionnelle, tout député élu est député de la minorité.

M. McMASTER: Non.

M. STEELE: Vous ne pouvez pas, avec le système de représentation proportionnelle, élire un député par un vote de majorité. On détermine le nombre de votes nécessaires pour élire un député dans chacun des comtés en divisant le nombre total des votes obtenus par le nombre des représentants nécessaires, plus un.

M. McMASTER: Plus un.

M. STEELE: Oui, un de plus que ce nombre, ce qui fait que tout député élu en vertu de ce système est de toute nécessité représentant de la minorité. On a aussi critiqué le système des collèges à un seul député. Mais, l'avantage de ce système c'est qu'il donne justement ce que demandent les partisans de la représentation proportionnelle; c'est-à-dire la représentation des minorités, si ce n'est pas la représentation de la minorité dans ce comté particu-

lier c'est celle de la minorité dans le pays et c'est justement cette minorité qui doit être représentée et a le droit de l'être. Je crois que tout député élu à la Chambre des communes du Canada est élu, d'abord comme partisan des projets d'importance nationale la mieux adaptée aux besoins du Canada. Vient ensuite pour lui le devoir de représenter le peuple de son comté, non seulement ceux qui ont voté pour lui, mais tous les citoyens de son comté, et j'affirme que dans aucun pays du monde et jamais dans l'histoire du Canada nous n'avons eu autant besoin de représentants aux vues nationales prêts à appuyer les meilleures propositions et les plus avantageuses au Dominion. Pour obtenir cela, il est nécessaire que nous renoncions à la politique de clocher et à la politique à courte vue, bien que cela puisse plaire à certains groupes de certains comtés, que cela puisse même plaire à une région ou à une province. Il nous faut aspirer à de plus grandes choses, des choses plus importantes, des choses qui, à mon sens, sont essentielles au bien-être du Canada.

Elisons des hommes qui supporteront les projets d'importance nationale. Pour atteindre ce but, il me semble que nous devons conserver le système existant. Mais nous ne saurions le conserver si nous adoptons la représentation proportionnelle et si le peuple de chaque comté se divise en deux, ou trois, ou quatre, ou cinq, ou six catégories, une ou deux catégories ayant leurs idées sur les questions nationales, et les autres divisées par la question de savoir si un individu doit être cultivateur ou autre chose, ouvrier ou autre chose; supportant tel individu parce qu'il appuie une manière de voir dont ne s'occupent pas tous les électeurs du pays, mais simplement quelques électeurs du comté, en assez grand nombre cependant pour faire croire à un candidat qu'il peut être élu. Or, nous ne pouvons pas édifier une grande nation au Canada si nous adoptons cette méthode de choisir nos représentants au Parlement. En 1909 une commission royale a été nommée par le gouvernement britannique pour établir toute la question, non seulement la question de représentation proportionnelle, mais aussi les méthodes différentes et nombreuses d'élire les députés.

Une partie du rapport de cette commission traitait du système électoral actuel d'un seul député par circonscription, élu par la majorité relative et voici l'opinion exprimée sur ce système:

> Il n'en a pas été trouvé de plus simple pour l'électeur, le plus rapide d'exécution le plus juste dans son résultat—avantages difficile à exagérer dans un système utilisé par un corps électoral nombreux et composé d'intelligences diverses.

N'y a-t-il pas beaucoup de vrai dans cette déclaration? N'est-il pas vrai que ce que nous voulons n'est pas un système qui sera mathématiquement juste — parce que le système d'élection par représentation proportionnelle est après tout un système en grande partie mathématique. Ce que nous voulons, c'est un système qui fasse appel à l'intelligence de notre population, dont la moyenne de l'électorat ou en somme chaque électeur puisse se servir avec intelligence, un système tel que le peuple puisse marquer son bulletin de telle manière que l'électeur croit la meilleure pour le pays.

Le vote transférable ou le vote alternatif! On peut dire beaucoup de choses en leur faveur, je n'en doute pas, mais le fait est que dans l'Australie-occidentale où on a, je crois, le vote transférable — l'un ou l'autre existe — seulement soixante-cinq pour cent des électeurs ont fait un second choix. Et que vaut après tout le second choix? N'est-ce pas le premier choix de l'électeur qui a de l'importance? Chaque électeur prendra l'habitude d'accorder moins de considération à son second choix qu'il n'en donne à son premier, même moins de considération à son troisième qu'il n'en donne à son second, et il en résultera des députés d'un deuxième, troisième et quatrième choix, des députés du moindre souci dans l'esprit de l'électeur.

Les petites majorités rendront les gouvernements impotents et je ne sais rien aujourd'hui de pire pour le Canada que si ce Parlement devait aux prochaines élections ou à toute autre époque dans un avenir rapproché, être composé de telle façon qu'aucun parti ne pourrait l'emporter à une forte majorité. Ce serait la plus malheureuse position dans laquelle ce Parlement pourrait se trouver. Je préférerais de beaucoup voir mon honorable ami le leader de l'opposition, à la direction des affaires que de penser que cette situation pourrait exister. J'irai même jusqu'à dire que je préférerais voir mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) à la tête des affaires de cette Chambre plutôt que d'être témoin d'un état de choses qui laisserait la direction du pays dans l'incertitude. Ce dont le Canada a besoin aujourd'hui, c'est d'un gouvernement stable, d'un gouvernement fort qui puisse se maintenir et si la politique qu'adopte ce gouvernement ne vaut rien, le peuple y verra et promptement.

L'honorable député de Marquette a dit que ce système existait en Belgique. Je suis sûr que l'honorable député n'a pas l'intention de soutenir que nous devrions adopter au Canada un système qui est en usage en Belgique. Le système en vogue dans ce pays est le scrutin de liste, qui consiste à préparer une liste pour chaque parti qui — dois-je le dire — est arrangée par les organisateurs du parti dans un certain ordre et chaque électeur vote pour une liste. Il ignore la personne des représentants et la politique qu'ils soutiennent, l'électeur vote simplement pour une liste. Ou mon honorable ami voudrai-t-il proposer le système de la représentation proportionnelle telle qu'on l'applique en France et qui a nécessité depuis de nombreuses années une ou deux élections générales, chaque année. C'est ce que nous aurions probablement dans ce pays si on adoptait la représentation proportionnelle aux prochaines élections.

M. PROULX: L'honorable député dit-il qu'en France on a des élections chaque année? Je comprends que les électeurs n'y ont lieu que tous les cinq ans.

M. STEELE: Il y a eu des changements de gouvernement dans ce pays beaucoup plus souvent dans les cinq dernières années parce que le gouvernement ne pouvait pas obtenir l'appui d'une majorité à la Chambre. Il pourrait être intéressant pour nous d'entendre ce que des hommes qui ont aidé à édifier l'empire britannique dans le passé ont pu dire de ce système de la représentation proportionnelle. Disraeli l'a discuté dans un débat en 1870. Il y a très longtemps, mais alors le système anglais ressemblait beaucoup à ce qu'il est aujourd'hui. Voici l'opinion que Disraeli exprime sur le système de la représentation proportionnelle. Il a dit que des projets de ce genre sont:

> Des arrangements raffinés et fantastiques pour la représentation du peuple.

Il a dit aussi:

> La représentation proportionnelle est une proposition contraire aux justes principes; elle aurait pour effet de créer une représentation engourdie et d'engendrer un exécutif faible, un projet admirable pour amener à la Chambre des hommes peu intègres; un projet de coteries non de grande politique destiné à finir dans le chaos et la confusion si on l'essayait.

John Bright était opposé au système ainsi que Gladstone et Harcourt. Si l'empire britannique a produit de plus grands hommes que ceux-là, je ne connais pas leur histoire.

Or, il existe contre le système de la représentation proportionnelle des objections pratiques que l'on s'est bien gardé de mentionner; l'une des principales, c'est l'étendue de la circonscription électorale que l'on crée par l'établissement de ce système. J'ai parfaitement le droit de faire observer qu'un système qui peut très bien convenir au Royaume-Uni ou dans d'autres pays où la population est aussi clairsemée dense, est exposé à faire long feu dans un pays où la population est aussi clair semée qu'en Canada. Un représentant du peuple serait dans l'impossibilité absolue, même dans les plus anciennes régions du pays, de se mettre au fait des opinions de ses commettants, puisque sa circonscription se composerait de quatre, cinq ou six des comtés existants à l'heure qu'il est. Il devrait encore moins y songer du moment qu'il s'agirait des régions de colonisation du nord de l'Ontario, du nord de la province de Québec ou encore des provinces de l'Ouest. Que l'on se représente par l'imagination une circonscription électorale ayant une étendue égale à la moitié de la superficie de la Saskatchewan et la tâche qu'auraient à accomplir les candidats pour lier connaissance avec leurs commettants. De quelle façon les gens pourraient-ils se rendre compte des aptitudes des divers candidats? Ceux qui préconisent l'adoption d'un pareil système à l'heure qu'il est, sont passablement en avant de leur siècle, à mon avis. Pour moi, le Gouvernement a adopté une attitude prudente en consentant à la nomination d'un comité parlementaire en vue d'étudier le fonctionnement du système de la représentation proportionnelle. Cependant, je regrette infiniment qu'il n'ait pas chargé ce comité par la même occasion, de s'enquérir du système de représentation en vigueur aujourd'hui relativement à l'inégalité des dimensions des différentes circonscriptions. Cette inégalité constitue à mes yeux l'une des plus criantes injustices auxquelles donnent lieu le système actuellement en vigueur. Un député qui représente une circonscription de 13,000, 15,000, 18,000 ou 20,000 électeurs est certainement le représentant d'une minorité comparativement à son collègue représentant une circonscription dont la population électorale est de 60,000 ou 80,000 individus.

Voilà les observations que je tenais à faire sur ce sujet pour l'instant.

L'hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, je ne voudrais pas que le présent débat prît fin sans que je fasse connaître mes vues personnelles touchant cette importante question de la représentation proportionnelle.

J'approuve de tout cœur le principe sur lequel s'appuie le système, à la suite des études que j'ai faites.

Je désire également accorder mon appui à l'amendement que propose le Gouvernement et offrir mes sincères félicitations à mon honorable ami le président du conseil pour avoir rédigé l'amendement en question qui fournira au Parlement l'occasion de se renseigner à fond sur au moins une question d'intérêt public.

Une partie des études que j'ai faites touchant le système de la représentation proportionnelle l'a été à titre de membre d'un comité parlementaire permanent, de sorte que j'ai été quelque peu surpris en écoutant les divers discours de me rendre compte qu'il n'est à la connaissance de personne ici qu'un comité parlementaire se soit autrefois livré à une enquête approfondie sur cette question importante.

Au cours des sessions de 1909, 1910 et 1911, ce comité permanent a tenu de nombreuses séances. Mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt), qui s'est prononcé si énergiquement ce soir contre la nomination d'un comité permanent, fut du nombre de ceux qui réclamèrent dans le temps la nomination du comité.

M. COCKSHUTT: Je n'étais pas député à cette époque.

L'hon. MACKENZIE KING: Vous l'étiez.

M. COCKSHUTT: Je vous demande pardon. Je fus élu pour la première fois en 1904; mais je fus défait en 1908 et je suis revenu ici en 1911. Je n'ai donc pas été à même d'appuyer la nomination d'un pareil comité ni à cette époque ni en aucun autre temps.

L'hon. MACKENZIE KING: J'accepte la rectification de mon honorable ami. Je croyais qu'il avait siégé constamment ici depuis la date de sa première élection. Je me rends comte qu'il ne pouvait se prononcer sur la question, s'il n'était pas ici.

Cependant, le comité fut nommé avec l'approbation unanime de la députation; je ne suis pas certain toutefois que le rapport qui fut déposé ait été imprimé. J'ai dans l'idée qu'il le fut, mais je n'ai pu m'en procurer un exemplaire à la bibliothèque ce soir.

Je cite ce fait afin d'établir que pour avoir une idée exacte du système de la représentation proportionnelle, il est nécessaire que nos collègues consacrent à l'étude de la question toute l'attention possible. Les discours des honorables députés de Perth-Sud (M. Steele), de Brantford (M. Cockshutt) et de Frontenac (M. Edwards) démontrent combien nous avons agi sagement en réclamant la nomination d'un pareil comité.

Mes honorables amis sont plus ou moins portés à regarder la représentation proportionnelle comme un système qui n'est pas conforme aux principes sur lequel repose le système électorale de la Grande-Bretagne. Qu'est-ce donc que le système britannique, sinon une tentative de donner expression aux principes démocratiques de la justice et de la liberté?

La représentation proportionnelle constitue, à mes yeux, un système plus juste qu'aucun de ceux qui sont en vigueur à l'heure qu'il est, parce qu'il assure au peuple, à la minorité comme à la majorité, sa juste part de représentation au Parlement.

Il me semble donc que c'est ajouter en même temps à l'indépendance des citoyens à qui cela donne la plus grande latitude possible dans le choix qu'ils feront de la personne qui les représentera au Parlement, puisque la représentation proportionnelle a pour fondement les vrais principes démocratiques de justice et de liberté. Comme de plus elle assure davantage la manifestation de ces principes dans notre mécanisme électoral, c'est un système que pour ma part j'approuve entièrement.

Il est à désirer toutefois qu'une résolution de cette importance ait, s'il est possible l'appui unanime de la Chambre, et cet appui lui manquerait si l'on en juge par le débat. D'autre part, je suis porté à croire que la députation acceptera presque unanimement la proposition que fait le ministre, malgré les quelques discours rétrogrades que nous avons entendus ce soir. Une étude soigneuse de la valeur de ce procédé électoral aura lieu du moins par ce comité, qui fera rapport à la Chambre du résultat de ses travaux.

Pour revenir à ce que je disais au début, c'est de la part du Gouvernement le signe du désir qu'il semble avoir de se rendre à un vœu que nous avons déjà exprimé au cours de la présente session, et c'est de quoi nous devons, nous autres de la gauche, lui être tous reconnaissants. Les partisans du ministère ont rejeté les deux dernières propositions d'amendement que nous avions faites, l'une pour que chaque service administratif fournit à la Chambre les renseignements qui le concerne, l'autre pour que, durant la présente session, le pays fût représenté aussi parfaitement qu'il est possible. Heureusement ce soir mon honorable ami soumet à la Chambre une proposition

où l'on admet qu'il est sage de renseigner Chambre et de découvrir le moyen de rendre la représentation du peuple plus effective. Je le félicite de ce changement. C'est un exemple que le Gouvernement suivra, j'espère, et je compte bien que ses partisans appuieront tous sa présente démarche.

M. A. THOMPSON (Yukon): Monsieur l'Orateur, je suis bien aise que l'on ait appelé l'attention de la Chambre sur un sujet que j'ai toujours eu bien du mal à comprendre. Il se peut que d'autres soient dans le même cas. Nous allons donc avoir une occasion de l'étudier et d'entendre les témoignages qui vont être rendus à ce propos. Comme résultat de mes observations, je ne suis pas bien sûr si je suis en faveur de ce système électoral ou si je ne le suis pas. Quoi qu'il en soit, je désire aborder l'examen de cette question avec un esprit non prévenu et je vais m'y efforcer. N'oublions pas que le splendide système de gouvernement élaboré par nos ancêtres, celui-là que nous appliquons aujourd'hui, a pour base la volonté populaire, et que c'est en vertu de ce système qu'a lieu le choix des représentants du peuple dans toutes les législatures de l'empire. C'est une méthode électorale qu'il convient, je pense, de ne pas mettre de côté trop hâtivement.

Voilà quant à la représentation proportionnelle. Dans l'application, toutefois, de ce mode de la pluralité, il survient de fois à autre un incident peu conforme à nos institutions représentatives, peu conforme au génie de notre peuple, je veux parler du cas d'une circonscription où, sur trois ou quatre candidats, un député est élu. Nous en avons des exemples à la Chambre, à l'heure présente. L'amendement que le ministre propose ce soir, nous donnera l'occasion de chercher un remède à ce mal dans le vote transférable ou par préférence, de manière que dorénavant, lorsque deux personnes brigueront les suffrages des électeurs d'une même circonscription, l'élu représentera une majorité des votants. Telle est la règle adoptée par nous dans nos conventions politiques, et il en est de même aux Etats-Unis. Il arrive souvent alors que pas un seul candidat n'obtienne la majorité des voix. Le moins favorisé abandonne la partie, et les votes qu'il avait reçus sont transférés par ses partisans à quelque autre candidat. Ce procédé d'élimination a lieu jusqu'à ce que finalement soit élu un candidat qui ait la confiance d'une majorité des délégués présents à la convention. Ce principe n'est donc pas nouveau, et il me semble très compatible avec le vote transférable, lequel aurait pour résultat d'assurer l'élection d'un candidat par une majorité plutôt que par une pluralité. C'est donc avec plaisir que j'appuie l'amendement, sûr que je suis d'obtenir de nombreux renseignements de la discussion qui s'engagera au sein du comité. Aussi, je me ferai une devoir d'assister à chacune de ses séances.

(L'amendement est adopté.)

M. SEXSMITH: Je ne retiendrai la Chambre que quelques secondes. Je dois dire tout d'abord que j'ai été enchanté de la manière avec laquelle ma résolution a été reçue. Si la motion avait été adoptée à l'unanimité de la Chambre y compris mes deux bons amis si rapprochés, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) et l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele), j'aurais eu des doutes et je me serais demandé si la proposition constitue une réforme heureuse et un pas en avant. Conservateur moi-même, j'aime à m'en tenir aux choses du passé, celles qui sont bonnes, mais j'aime à rejeter celles qui sont propres à rejeter afin de mieux voir l'avenir. Nous parlons de notre grand Canada et des principes britanniques de liberté. C'est pour cette raison que j'ai présenté ma résolution parce que, si, d'après notre système, le vote d'un homme peut égaler le vote de six autres, c'est là un état de choses qui n'a rien de britannique. Et c'est justement ce qui a eu lieu dans toutes les élections depuis la confédération. Dans l'Ontario, nous avons parfois un vote conservateur qui vaut cinq ou six votes libéraux et, comme je l'ai dit ce soir, on voit dans la province de Québec, un vote libéral valoir cinq ou six votes conservateurs. En 1904, en Nouvelles-Ecosse, nous avons eu ce spectacle de 46,000 conservateurs ne pouvant avoir un représentant tandis que 56,000 libéraux en avaient dix-huit. Or, je demande aux honorables députés de Brantford et de Perth-Sud si c'est là du "fair play" britannique? Est-ce là la justice anglaise? S'il en est ainsi, je ne comprends plus ni le "fair play" britannique ni la justice anglaise.

Je désire ajouter, monsieur l'Orateur que j'accepte avec plaisir l'amendement proposé par l'honorable ministre de l'Immigration et je désire le remercier d'avoir pris cette question en considération. J'espère et je compte qu'un comité sera formé et qu'il se mettra à la tâche à la bonne manière

anglaise afin d'obtenir un système meilleur que celui dont nous jouissons aujourd'hui, un système plus équitable et plus britannique et, partant, plus juste.

(La motion modifiée est adoptée.)

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN premier ministre): S'il n'y a pas d'opposition, monsieur l'Orateur, je désire proposer, appuyé par M. Calder:

La Chambre ordonne que le comité spécial nommé ce jour pour étudier la question de la représentation proportionnelle, et la question du vote simple transférable ou préférentiel, et l'opportunité d'appliquer l'un ou l'autre ou les deux élections à la Chambre des communes du Canada, soit formé des membres suivants: MM. Blair, Calder, Crowe, Currie, Davidson, Denis, Harold, Manion, McMaster, Molloy, Pardee, Sexsmith, Simpson, Sinclair (Antigonish et Guysborough), Thomson (Qu'Appelle), et Whidden.

(La motion est adoptée.)

RETRAIT D'UNE MOTION

M. Maclean (Halifax) propose:

Que la règle 10 de la Chambre des communes, sur la formation des comités permanents de la Chambre, soit modifiée par l'adjonction, aux comités permanents, d'un comité permanent des "chemins de fer et des navires" que le Gouvernement possède, exploite ou contrôle; et que le comité spécial nommé pour préparer et rapporter la liste des membres qui doivent constituer les comités permanents de la session courante, soient priés de préparer et de rapporter une liste des membres devant former le comité permanent des "chemins de fer et navires" que le Gouvernement possède, exploite ou contrôle, pour la session courante.

M. MACLEAN (Halifax): Je demande à ce que cette motion soit rayée du Feuilleton.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à minuit et dix-sept minutes, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur.

Mardi, 5 avril 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 48), déposé par M. Tudhope, tendant à faire droit à William John Bell;

Le 2e (bill n° 58), déposé par M. Douglas, pour faire droit à Hazel Galbraith.

L'EXPOSÉ BUDGÉTAIRE

L'hon. MACKENZIE KING: Je désire savoir de mon honorable ami le ministre des Finances s'il est en mesure de fournir quelques renseignements à la Chambre quant à la date à laquelle il prononcera son exposé budgétaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): Je ne suis pas encore en mesure de donner la date d'une façon définitive. Cependant, nous avançons dans notre tâche et nous approchons de jour en jour de cette étape de la session.

L'hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami n'est-il pas en mesure de fixer une date approximative — une semaine, deux semaines ou un mois?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'hésite à donner une date même approximative, car je n'aimerais pas à désappointer mes collègues.

LA SOCIÉTÉ GRIFFENHAGEN

L'hon. CHARLES MURPHY: Je désire savoir du premier ministre si quelqu'un ayant des relations quelconque avec la société Griffenhagen est encore au service de l'Etat, et dans l'affirmative, quel travail cette société accomplit-elle et en vertu de quelle autorité agit-elle?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): En réponse à mon honorable ami, je crois pouvoir dire qu'il y a eu annulation du marché, après avis. Le sous-comité du conseil n'en continuera pas moins le travail de l'organisation, dont une partie demeure non terminée. Il y sera aidé par certaines personnes qu'il emprunte à cette compagnie.

L'hon. M. MURPHY: Combien y en a-t-il encore d'employés?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pas beaucoup. Je ne saurais dire au juste combien, mais je m'en informerai et je le ferai savoir, demain probablement, à mon honorable ami.

RÉPONSE À UNE DEMANDE DE DOCUMENTS

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): En réponse à l'honorable député de Kent (N.-B.) (M. Léger), qui s'informait hier d'un relevé dont la Chambre ordonnait le dépôt le 14 mars, je dois dire que le retard apporté à sa production est dû à ce que, comme il arrive trop sou-

vent, l'avis de motion de l'honorable député est conçu en des termes généraux, qui nécessitent une réponse à fournir par la généralité des ministères. Si les députés veulent bien restreindre les avis de motion de manière à n'y comprendre que le seul département qu'ils ont en vue, ils obtiendront beaucoup plus vite les relevés qu'ils désirent avoir. Celui-ci ne se rapporte, à vrai dire, qu'au seul service des Affaires indiennes; mais, vu les termes généraux dans lesquels l'avis est conçu, il a été nécessaire de se renseigner auprès de tous les départements. La réponse de la division des Affaires indiennes a été envoyée au secrétaire d'Etat il y a quelque temps et ce sera bientôt, par suite, que sera déposé le rapport que l'on demande.

CONFÉRENCE DES MÉTIERS DU BÂTIMENT

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): En réponse à l'honorable député de Russell (M. Murphy), qui demandait hier si le Gouvernement avait l'intention de défrayer les dépenses des délégués qui assistent à la conférence des métiers du bâtiment, je dois dire que le ministre du Travail me fait savoir que l'on a l'intention d'accorder dans le cas actuel les mêmes sommes que dans le cas des délégués à la conférence industrielle de 1919.

ÉCHÉANCES DU GRAND-TRONC

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je désire faire une déclaration relativement à la demande faite hier par l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) touchant la prétendue négligence de la compagnie du Grand-Tronc à verser les intérêts dus le 1er avril sur certaines de ses obligations.

La Chambre n'a pas oublié sans doute que la loi où se trouve relaté l'acte d'accord en vertu duquel un tribunal d'arbitrage devait établir la valeur des trois séries d'actions-priorité et des actions ordinaires de la compagnie portait que ce tribunal aurait neuf mois, à partir de la date de la désignation des arbitres, pour recueillir des preuves et rendre sa décision, ces neuf mois étant susceptibles d'être prolongés de l'assentiment du Gouverneur en conseil. Par ce même accord, les directeurs du Grand-Tronc restaient à leur poste en attendant le résultat de l'arbitrage et la décision des arbitres, un comité d'administration étant établi dans l'intervalle avec certains pouvoirs. Vue les demandes excessives faites au Gouvernement de fournir des fonds à la compagnie ainsi restée en possession de la ligne, vue de même les procédés qui nous ont paru dilatoires dans les préliminaires, sinon dans la conduite de l'arbitrage, le Gouvernement a pensé ne pas devoir soutenir davantage la compagnie, sauf dans la mesure de ses obligations légales quant à des fonds à lui procurer ou à une prolongation de délais, prolongation qui sans doute aurait pour conséquence de nous mettre dans le cas d'avoir à soutenir la compagnie dans un temps où c'est elle qui dirige les affaires du réseau, à moins que nonobstant une prolongation des délais, on ne s'en tienne à ce que dit l'acte d'accord de l'époque où la possession et la direction du réseau devaient être transmises au Gouvernement.

Celui-ci a fait savoir à la compagnie du Grand-Tronc il y a déjà pas mal de temps ce qu'il se proposait de faire. Jusqu'ici rien n'a eu lieu en vue de cette transmission, en conséquence de quoi le Gouvernement a cessé de soutenir la compagnie. C'est peut-être là la cause des bruits qui ont couru au sujet d'un défaut de paiement le 1er avril. Tout ce que je peux dire de plus c'est que le Gouvernement ne sait pas encore d'une manière officielle si la compagnie a manqué à ses obligations, mais, comme le président a déclaré qu'elle ne serait pas en mesure d'exécuter ce paiement, il n'est pas improbable que la nouvelle est exacte.

CAS DE VARIOLE SUR LE "SCANDINAVIAN"

L'hon. J. A. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): L'honorable député d'Assiniboïa (M. Gould) a posé hier, une question concernant un cas de variole qui s'était déclaré sur un steamer arrrivé au port de Saint-Jean, il y a quelque temps. J'ai reçu du ministère, à ce sujet, un rapport dont voici le texte:

Le cas s'est déclaré le 19 mars, c'est-à-dire quatre jours après que le steamer eut quitté Anvers. Le patient et les deux passagers immédiatement voisins de lui dans la même chambre furent isolés sans retard, puis tous ceux qui étaient à bord du navire furent vaccinés. Il ne s'est pas déclaré d'autres cas au cours du voyage.

Durant l'incubation, il n'y a aucun danger que la maladie se propage d'une manière générale. Dans le présent cas, ceux qui auraient pu être atteints de variole encore à l'état d'incubation eussent été des patients chez qui cette maladie n'aurait éclatée qu'après leur débarquement. On n'avait pris, à Anvers, qu'un petit nombre de passagers d'origine anglo-saxonne. On leur avait donné des cabines sur le pont supérieur (B), de même qu'à ceux qui s'embarquèrent subséquemment à Southampton. Les passagers recueillis à Anvers comme habitants du continent occupaient le pont inférieur (C). Nous savons, à n'en pas douter, que les

passsagers du pont supérieur eurent à leur usage une autre salle à manger, un autre salon et un autre vivoir que les passagers qu'on avait recueillis comme habitants du continent. Le seul endroit où tous pouvaient se réunir, c'était la partie superposée à la promenade du pont supérieur et elle était bien peu fréquentée par les passagers isolés, ce qui réduisait au minimum le danger de contamination.

Le ministre de l'Hygiène considère qu'on n'a pris aucun risque injustifiable en pratiquant l'isolement qu'on a pratiqué.

M. OSMONDE GRATTAN ESMONDE

M. JACOBS: Une dépêche de Vancouver, ce matin, dit que M. Osmonde Grattan Esmonde a été arrêté par l'ordre du maire de Vancouver pour sédition et que le bureau d'immigration sera probablement chargé de décider ce cas. L'honorable ministre de l'Immigration et de la Colonisation a-t-il des renseignements à fournir à la Chambre à ce sujet?

L'hon. J. A. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Je n'en ai aucun. J'ignorais même que M. Esmonde fût allé à Vancouver.

M. JACOBS: L'honorable ministre va-t-il s'enquérir du cas?

L'hon. M. CALDER: Oui.

ADOPTION D'UNE RÉSOLUTION RELATIVE À LA CONVENTION COMMERCIALE DE 1920 AVEC LES ANTILLES

La Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

Décidé: (1) Qu'il y a lieu d'approuver la convention datée du dix-huitième jour de juin 1920, que le gouvernement du Canada a conclue avec les gouvernements de certaines colonies de Sa Majesté, aux Antilles, laquelle convention est appelée "La convention de commerce avec les Antilles, 1920";

(2) Que les dispositions de ladite convention se rapportant aux droits de douane sur les articles, produits ou manufactures d'une des colonies, dont le Gouvernement est partie à ladite convention, soient approuvées et déclarées avoir force de loi au Canada;

(3) Que le Gouverneur en conseil aura le pouvoir de déterminer par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, le jour où le traitement préférentiel des marchandises indiquées dans la convention entrera en vigueur sous l'empire de la convention quant à chacune desdites colonies, l'étendue de cette préférence dans les limites indiquées dans la convention lorsque la somme exacte de cette préférence n'est pas précisée dans la convention, et le jour où le traitement préférentiel de ces marchandises se termine de par la convention pour l'une desdites colonies;

(4) Que le Tarif douanier de 1907 et les lois subséquentes soient modifiées conformément aux dispositions de ladite convention; et,

(5) Que la loi qui doit être basée sur les présentes résolutions entrera en vigueur le jour que le Gouverneur en conseil fixera par proclamations publiées dans la *Gazette du Canada*.

L'hon. M. FIELDING: Peut-on trouver le texte de cette convention dans les Procès-Verbaux?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il a été déposé il y a quelque temps. Je vais aussi faire mettre dans les casiers des honorables députés des exemplaires du compte rendu des délibérations de la conférence d'où cette convention est résultée.

Comme le projet de résolution est assez clair peut-être vaudrait-il mieux attendre la deuxième lecture du bill pour le discuter. Cependant, s'il est des questions que certains députés désireraient poser dès maintenant, j'y répondrai avec plaisir.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre a-t-il l'intention de présenter le bill immédiatement?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Et de faire étudier la question en comité subséquemment?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon M. FIELDING: C'est raisonnable.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami a-t-il reçu des planteurs de tabac quelque requête au sujet de cette convention?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne me rappelle pas en avoir reçu aucune.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est adopté.)

Le très hon. sir GEORGE FOSTER demande à déposer un projet de loi (bill n° 59) concernant la convention commerciale de 1920 avec les Antilles.

Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION PORTANT RATIFICATION DE L'ARRANGEMENT COMMERCIAL FRANCO-CANADIEN

La Chambre se déclare en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu: (1) d'approuver les dispositions de la convention de commerce que le gouvernement du Canada a conclue avec le gouvernement de la République française, à Paris, en date du 29 janvier 1921.

(2.) Que le Gouverneur en conseil pourra rendre les ordonnances et règlements jugés nécessaires pour mettre en vigueur les dispositions de ladite convention, et les ordonnances et règlements pourront être modifiés ou révoqués, et devront être soumis aux deux Cham-

bres du parlement le plus tôt possible après qu'ils auront été rendus.

Le très hon sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Au sujet de ce projet de résolution, j'ai à faire la même observation que j'ai faite relativement à l'autre: nous discuterons le sujet lors de la 2e lecture du bill. La convention est déposée sur le bureau et elle est imprimée — du moins, son impression a été ordonnée — et si le projet de résolution est agréé, je présenterai un bill qui en découle et qui est imprimé, lui aussi.

L'hon. M. LEMIEUX: Puis-je savoir de mon très honorable ami, revenu tout récemment de France, si, au cours de ses conversations avec le gouvernement français, principalement avec le ministre du commerce, il a été question du train-exposition qui, ce printemps, circulera à travers le Canada d'un océan à l'autre? L'honorable ministre n'ignore pas que la chambre de commerce de France a conclu des arrangements avec les compagnies de chemins de fer du Canada et les autorités du port de Montréal en vue d'étaler par tout le pays des échantillons d'articles français à la condition que le Canada en fasse autant en France, plus tard. Mon très honorable ami sait de quoi je parle; il a eu des entretiens avec monsieur le sénateur Beaubien sur ce sujet. En lisant le récit de ses négociations avec le gouvernement français, j'ai été frappé de certains discours prononcés à Paris et de certains articles publiés dans la presse française, discours et articles qui annonçaient que, comme conséquence du traité, ces démarches auraient lieu et développeraient les relations commerciales entre les deux pays.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le projet dont parle mon honorable ami a été soumis aux négociants de France et à quelques fonctionnaires de certains services administratifs bien avant la négociation de ce traité. De fait, il n'est pas venu sur le tapis pendant que nous discutions la convention de commerce. C'est là une affaire relative à l'essor commercial et qui ne dépend pas, pour ainsi dire, du traité lui-même. Mais, d'après ce que je sais, les arrangements sont en bonne voie pour le maintien d'un train-exposition, muni d'échantillons de produits français, qui parcourera le pays, se rendant d'une ville à l'autre et séjournant quelque temps dans chacune. Les échantillons resteraient dans les voitures du train dont on profiterait pour donner des représentations cinématographiques sur une plus ou moins grande échelle des échantillons étalés ainsi d'autres produits français et de paysages de France. Les pellicules, dit-on, sont d'excellente qualité, et quelques échantillons que j'ai vus confirment pleinement cette assertion. De notre côté, nous accorderons certaines facilités, et même toutes celles que nous pouvons accorder. Les chemins de fer remorqueront le train et fourniront les voitures et le Dominion du Canada, représenté par le Gouvernement, n'aura pas de frais à faire, pour bien dire. En retour, le gouvernement et les autorités de France promettent de faciliter la circulation dans leur pays d'un train semblable, muni d'échantillons de produits industriels et autres du Canada et de donner à ce train les mêmes avantages et les mêmes faveurs accordés ici au train où seront étalés les articles français.

L'hon. M. FIELDING: Je partage l'avis exprimé par mon très honorable ami qu'il sera plus facile d'examiner les détails en comité général; je n'élève donc pas la voix pour objecter à cette ligne de conduite. Cependant, je tiens à appeler l'attention du ministre sur un "chiffon de papier" assez étrange qu'il a fait distribuer et qui est censé constituer une convention. Tous les renseignements que nous avons présentement sur le sujet se trouvent sur ce "chiffon de papier". Celui-ci a pour titre: "Loi concernant une convention de commerce entre Sa Majesté et le président de la République française." Ce document ne revêt pas la forme d'une loi, et rien de ce qu'il contient n'indique qu'on doive le transformer en loi; cependant, il y est dit que c'est une convention de commerce entre la France et le Canada. Outre qu'il n'a pas l'apparence d'un traité, il est entièrement dépourvu de tout ce qui caractérise une pièce pareille. Je ne puis concevoir que ce soit là la copie complète du document. Si c'est la convention faite entre le gouvernement du Canada et celui de la France, je dois dire qu'elle est présentée sous une forme tout à fait contraire à l'usage. J'appelle à ce moment l'attention du ministre sur le fait pour qu'il ne dépose pas le projet de loi avant de nous avoir renseignés comme il convient et de nous avoir mis sous les yeux une copie fidèle du traité ou de la convention, et non pas seulement un vulgaire "chiffon de papier" qui, cela saute aux yeux, n'est pas complet.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Comme je le disais tantôt, la convention elle-même a déjà été déposée sur le bureau de la Chambre; elle est imprimée ou est en ce moment sous presse, et si elle n'a pas encore été distribuée aux députés, elle le

sera sans tarder. Il s'agit en ce moment de la résolution, et mon honorable ami en voit l'adoption d'un œil favorable. Un bill fondé sur cette résolution sera déposé, qui, une fois adopté par la Chambre sera la loi destinée à régir cette matière.

M. CLARK (Red-Deer): Les chuchotements que l'on entend ont-ils trait à la question du commerce? (*Très bien, très bien.*)

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami a dû avoir sous les yeux le texte même de la convention, puisque nous l'avons fait déposer à la Chambre. Ce n'est pas moi qui ai rédigé le projet de loi qui doit suivre l'adoption de la résolution; cette tâche a été confiée aux fonctionnaires du Parlement.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai eu sous les yeux que le seul document que mon très honorable ami a fait déposer. Celui que je tiens à la main semble être la copie de celui qui a été déposé sur le bureau et, je le répète, il porte en titre: "Loi concernant une certaine convention de commerce entre Sa Majesté et le Président de la République française". Cette pièce ne revêt en aucune façon la forme d'une loi; nulle part il n'est fait mention de sa Majesté, et elle est manifestement dépourvue de toutes les marques distinctives d'une convention. En substance, le renseignement se trouve peut-être là; mais la seule substance ne suffit pas quand il s'agit de documents pareils; il nous faut des copies complètes. Or, je suis persuadé qu'il n'a pas été déposé de copie complète de la convention.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je suis loin d'être d'accord avec mon honorable ami, car j'ai certainement remis la convention au premier ministre, qui, à ce que je crois, a déposé sur le bureau tout ce que nous avions de documents officiels.

L'hon. M. FIELDING: Eh bien! voici un document qui a été déposé; si le ministre en a d'autres, je serais bien aise de les voir. Je ne sache pas qu'on en ait déposé d'autres. Il semble que celui-ci soit une convention; par le fond, on peut dire que c'en est une. Mais quand il s'agit d'un document de cette nature, d'un document qui doit être dans les formes, il importe que la reporduction exacte nous en soit mise sous les yeux.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je comprends l'honorable député. Le document n'a pas la forme d'une loi, et il me semble que le légiste parlementaire a oublié d'y insérer quelque chose. De plus, bien que ce texte soit donné pour celui d'une convention, l'exposé des motifs ne m'a pas l'air d'être réellement le commencement du texte d'une pièce pareille. Je vais porter ces deux points à l'attention du légiste parlementaire; toutefois, le fond même de la convention est bien là.

(Rapport est fait sur le projet de résolution.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES JUGES

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de prescrire:

1. Que les dispositions de l'article onze du chapitre 56 des Statuts de 1920, intitulé loi modifiant la loi des juges, retirant l'exemption de certains juges à l'application de certaines taxes, ne s'appliquera pas au juge en chef actuel du Canada.

2. Qu'un juge additionnel de cour du banc du roi pour la province de la Saskatchewan soit nommé, aux émoluments annuels de neuf mille dollars.

3. Que l'alinéa "b" de l'article dix-huit de la loi des juges soit révoqué, et qu'il soit décrété en son lieu des dispositions pour que certains juges des cours suprêmes et supérieures des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba, de la Colombie-Anglaise, de l'île du Prince-Edouard, de la Saskatchewan et de l'Alberta, ne reçoivent pas de frais de déplacement pour assister aux audiences en cour ou en chambre.

L'hon. MACKENZIE KING: Veuillez donner des explications.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur le président, je vais m'efforcer de donner les explications qu'appelle le présent projet de résolution. La raison pour laquelle il faut que le projet de loi projeté soit précédé d'une résolution est que ce projet a pour but le traitement d'un nouveau juge dans la Saskatchewan. La législature de cette province a augmenté d'un le nombre des juges de la cour du banc du roi. L'objet de l'un des articles de la mesure est de faire voter le traitement d'un juge additionnel.

Il y a deux autres articles. L'un est destiné à corriger une erreur. Dans la loi adoptée, l'an dernier, relativement à l'augmentation du traitement des juges, il a été décrété que tous les juges dont les traitements seraient augmentés par cette loi, seraient soumis, tant au point de vue de leurs traitements qu'à leur retraite, à l'impôt sur le revenu. Mais on ne s'est pas aperçu que,

bien que le traitement du juge en chef parût augmenté par écrit, il ne l'était réellement pas. Avant l'adoption de cette loi, le traitement du juge en chef de la cour suprême était de $10,000, et, chaque année, on lui votait une rémunération de $5,000 comme Gouverneur général suppléant. La loi de l'an dernier a porté son traitement à $15,000, mais il a été décrété que ce traitement comprenait ses devoirs de juge en chef et de Gouverneur général suppléant. Il n'a donc eu réellement aucune augmentation. Comme il n'a pas eu d'augmentation, ce qu'on n'avait pas l'intention de faire, je crois, il n'était donc pas juste de rendre son traitement imposable. On propose de corriger cette erreur.

Le troisième article a pour but de faire disparaître les frais de route des juges dans les provinces mentionnées. Il s'agit de mettre fin à un abus qui résulte du fait que, dans ces provinces, le domicile des juges n'est pas fixé par une loi provinciale, de sorte que, dans le passé, ils se sont arrogés le droit—et nous ne saurions les en blâmer—de choisir le domicile qu'ils désiraient. Cela, bien entendu, ne regarde ni le Gouvernement, ni le Parlement, excepté en ce qui concerne les frais de route alloués aux juges. Le but de cet article est de décréter que les juges qui, en vertu de la loi provinciale, sont libres de résider où ils veulent, n'auront pas droit aux frais de déplacement quand ils se rendent au siège du tribunal.

M. EDWARDS: Si je comprends bien le ministre, le but de la seconde partie de la résolution est de décréter qu'un juge qui ne voyage pas ne recevra, à l'avenir aucun frais de route. Voilà une loi merveilleuse. Si, dans le passé, nous avons acquitté des frais de déplacement pour des juges qui restent chez eux, il est certainement temps que cet abus cesse. Nous avons eu, il y a quelque temps, l'exemple frappant d'un juge en chef qui a touché $5,000 en frais de route, alors qu'il n'avait pas bougé. Cette somme nous a été remboursée après un tas de difficultés et beaucoup d'hésitation de la part de ce juge. Néanmoins, il n'y a pas lieu de se louer du bon sens de la Chambre d'avoir permis le paiement de cette dépense. Monsieur le président, je proteste, comme membre de cette Chambre, contre la première partie de cet article exemptant de l'impôt sur le revenu le juge en chef du Canada qui touche un traitement de $15,000.

Une VOIX: Il est trop pauvre.

[Le très hon. M. Doherty.]

M. EDWARDS: J'oserai dire que si nous portions un défi à l'opinion publique au point d'augmenter l'indemnité des députés jusqu'à concurrence de $15,000, nous serions tous prêts à payer l'impôt sur le revenu. Mais, pourquoi, je vous le demande, au nom du simple bon sens, le juge en chef serait-il exempté de payer son impôt sur le revenu?

Un DEPUTE: Honte!

M. EDWARDS: Je ne suis qu'un profane, mais pour moi cette proposition ne tient pas debout. Le ministre dit que, en réalité, il n'y a pas eu d'augmentation de traitement, que les $5,000 ont été ajoutés aux $10,000 du juge en chef pour défrayer ses dépenses de Gouverneur général suppléant. A-t-on jamais rien entendu de plus ridicule en cette enceinte. Allons! trêve de subterfuges et de camouflage! Tous les honorables députés savent que le juge en chef du Canada n'est pas obligé de débourser $5,000 ni même $500 pour venir au Parlement, de temps en temps, remplacer le Gouverneur général. Il ne paie pas $5,000 ou $500 pour apposer sa signature, de temps à autre, sur un document, comme Gouverneur général suppléant. C'est absolument ridicule. Si l'on veut que le traitement du juge en chef soit de tant, qu'on lui donne cette somme, et qu'on n'en parle plus. Le principe est mauvais, monsieur l'Orateur; un homme qui reçoit un traitement de 15,000 dollars ne devrait pas être exempt de l'impôt sur le revenu.

Le très hon. C. J. DOHERTY: Je regrette beaucoup que malgré les efforts que je fais pour parler haut et distinctement, j'aie pu donner à l'honorable député l'impression que la présente motion tend à quelque chose qu'elle n'a aucunement en vue. En certaines provinces, par suite de ce que la loi ne détermine pas les endroits où doivent demeurer les juges, ces derniers se trouvent libres de résider où il leur convient. La loi actuelle, qui avait en vue les provinces où la résidence des juges n'est pas déterminée par la loi, porte que le juge a droit à des indemnités de voyage quand il lui faut présider à un tribunal ailleurs qu'au lieu de sa résidence véritable ou de la résidence que lui fixe la loi. On nous a signalé le fait que, dans certaines des provinces où la résidence des juges n'est pas déterminée par la loi, le juge choisit sa résidence et se fait payer des frais de route entre la résidence de son choix et les villes principales où siège le tribunal. Nous ne croyons pas qu'il devrait en être ainsi dans ces cas. Si un

juge, dans l'exercice de son choix, trouve bon de résider ailleurs que dans la ville principale où l'appellent ses fonctions, nous croyons qu'il ne devrait pas recevoir d'indemnité de voyage — et l'objet de la mesure qui nous occupe est d'établir la chose — excepté naturellement, quand la loi exige qu'il réside à quelque endroit autre que le centre principal où se tiennent régulièrement les séances du tribunal.

Maintenant, pour ce qui est du juge en chef de la cour Suprême, il ne s'agit pas d'établir un régime d'après lequel le traitement de ce magistrat sera exempt de l'impôt sur le revenu. Sagement ou non, les législateurs, dans le passé, ont voulu que les traitements des juges fussent exempts des impôts. Telle est la loi sous laquelle se trouvent le juge en chef actuel et tous les juges nommés avant l'adoption de la loi plus récente. Ils devaient recevoir un certain traitement et être exempts des impôts. Or, c'est un des principes fondamentaux de la constitution britannique que l'indépendance des juges doit être assurée autant que possible; et il a été universellement reconnu que leur rémunération ne doit pas être sujette à être réduite à la discrétion du gouvernement ou du parlement.

Les traitements de tous les juges à l'exception du juge en chef de la cour Suprême ont été relevés l'année dernière, et de ce chef il a été considéré à propos d'abolir l'exemption des impôts. Mais la raison de cette abolition d'exemption n'existait pas dans le cas du juge en chef, parce sa rémunération restait la même si ce n'est qu'auparavant elle était divisée en deux chefs, à savoir, qu'il recevait dix mille dollars de traitement à titre de juge en chef, et cinq mille dollars pour sa rémunération de suppléant du Gouverneur général. Ces cinq mille dollars n'ont rien de la nature d'une indemnité de dépenses.

M. EDWARDS: Et s'il traverse les mers pour assister aux séances du Conseil privé?

Le très hon. M. DOHERTY: La loi accorde aujourd'hui 3,000 dollars à tout juge qualifié qui siège au conseil privé. Le juge en chef actuel n'a jamais siégé au Conseil privé.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui y siège?

Le très hon. M. DOHERTY: L'année dernière et l'année précédente, je crois, ce fut monsieur le juge Duff. Mais cela n'a rien à faire avec la question de l'indemnité de dépenses.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui choisit le juge chargé de siéger au Conseil privé?

Le très hon. M. DOHERTY: Le choix est sujet à l'approbation de l'exécutif.

L'hon. M. LEMIEUX: Le juge en chef a-t-il quelque chose à dire en la matière?

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'y a pas de loi qui règle la chose, mais comme question de convenances le juge en chef doit certainement être consulté. Quant à ce qui me concerne je le consulterais certainement avant d'arriver à une conclusion.

M. CANNON: La personne qui siège au conseil privé doit être membre du conseil privé aussi bien que le juge, n'est-ce pas?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui. Tout membre du conseil privé de l'empire qui est ou a été juge d'un tribunal supérieur dans un des dominions peut siéger au comité judiciaire du Conseil privé.

L'hon. M. LEMIEUX: Quand monsieur le juge Duff a-t-il été fait membre du Conseil privé?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne me souviens pas de la date précise, mais je crois qu'il y a deux ans. Je voudrais être bien compris: il ne s'agit pas du tout d'une question d'indemnité de dépenses.

Il y a des années que l'on rétribue ainsi le juge en chef comme gouverneur général suppléant. La loi de l'an dernier le laisse donc dans cette situation. Faute d'adopter cette loi-ci, on verrait cette anomalie, que la loi de l'an dernier destiné à augmenter le traitement des juges a simplement diminué celui du juge en chef actuel.

M. McLEAN (Royal): Je suis peiné de ne pas pouvoir comprendre l'explication peut-être très claire du ministre de la Justice (M. Doherty). Il m'est arrivé parfois de ne pas pouvoir le suivre parce qu'il parlait très bas; il est difficile pour les députés de saisir clairement ce qu'il dit. Voici comment j'entends le ministre de la Justice. Selon lui, cette mesure remédiera à une injustice dont souffre le savant juge en chef de la cour Suprême du Canada. Ce que nous, les députés adversaires de cette résolution, condamnons, c'est l'établissement du principe que le juge en chef ne paiera pas d'impôt sur le revenu. C'est une mauvaise idée à transmettre au pays. Dans la teneur actuelle de la loi, chaque individu est tenu d'acquitter son impôt sur le revenu: voilà le principe que l'on a posé et que l'on devrait mettre en pratique. Le ministre de la Justice n'a pas le droit d'y

faire une exception. Si l'on veut, comme l'a dit mon honorable mai (M. Edwards), augmenter le traitement du juge en chef, qu'on l'augmente. Mais n'est-il pas juste de dire que ce traitement est porté à 15,000 dollars; et n'a-t-il pas droit maintenant à une retraite de $15,000 dollars?

Le très hon. M. DOHERTY: Non pas, car dans cette loi, il était décrété en premier lieu que tous les juges nommés à l'avenir paieraient l'impôt sur le revenu; et en second lieu, que ceux de la cour Suprême nommés à l'avenir ne profiteraient plus d'une retraite avec plein traitement. Quant aux juges en fonctions actuellement, cette loi décrétait qu'il ne serait pas tenu compte de l'augmentation de l'an dernier, dans la fixation de la pension, quand celle-ci devait égaliser le plein chiffre de leur traitement. De sorte que voici la situation du juge en chef actuel de la Cour suprême. Tant qu'il restera juge, il recevra la même rétribution qu'avant la loi de l'an dernier. S'il prend sa retraite, en accomplissant les conditions dans lesquelles, suivant l'ancienne loi, un juge pouvait se retirer avec son plein traitement, il bénéficiera seulement du plein traitement antérieur à la loi de l'an dernier, à savoir 10,000 dollars.

L'honorable député a aussi demandé si cela établissait le principe d'exempter le juge en chef du Canada des impôts? Non. Le principe posé, c'est que les traitements des juges nommés désormais seront imposables. Quant aux juges existants, les traitements que la loi de l'an dernier a augmentés seront seuls imposables. Pour les juges dont le traitement n'a pas été ainsi augmenté, nous étions en vertu de l'engagement conclu avec eux lors de leur nomination tenus de les exempter de l'impôt. Nous avons profité de l'augmentation que j'ai dite pour exiger, en considération d'elle, le renoncement à l'exemption d'impôt. Mais en agissant de la sorte, nous avons enlevé à un juge, qui n'avait pas été augmenté, le privilège que lui conférait sa nomination; action que n'était pas justifiée par une augmentation de son traitement.

M. McLEAN (Royal): Je remercie le savant ministre de la Justice de son explication longue et peut-être pas très claire, car j'ai encore quelques doutes sur le sens de ce qu'il a dit. Si je l'ai bien compris, il a dit que nous faisons souffrir ce pauvre juge en augmentant son traitement de 5,000 dollars. C'est malheureux. Auparavant, il retirait 5,000 dollars pour remplir la fonction onéreuse de gouverneur général suppléant. A la bonne heure. Mais le savant ministre n'a pas appelé notre attention sur le fait que tous les autres juges bénéficiaient d'un traitement supplémentaire pour toute fonction supplémentaire dans les commissions royales. Cela est arrivé souvent. La loi des juges déclare maintenant que l'augmentation du traitement des juges s'appliquera à toute la besogne supplémentaire dont ils peuvent être chargés, qu'ils ne recevront de ce chef pas un dollar de plus, tant sur les commissions royales qu'ailleurs. Ne sont-ils pas dès lors sur le même pied que le juge en chef? On les prive de ces bénéfices éventuels. On en prive aussi le juge en chef.

Mais pour revenir à la question, voilà quel est le principe sur lequel j'entends m'appuyer. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on augmente le traitement du juge en chef. Le poste qui exige de grands talents juridiques doit être amplement rétribué et $15,000 est un traitement insuffisant pour le juge en chef du Canada. On paye aux avocats des honoraires de $20,000, sans compter plusieurs centaines de piastres par jour. Allez à Montréal aujourd'hui, et vous ne pourrez pas avoir un avocat de talent à moins de $10,000 ou $12,000. Donc je répète que je ne m'oppose pas à une augmentation de traitement, mais bien aux moyens détournés qu'on prend pour accorder cette augmentation. Ce n'est pas comme cela qu'on augmente le traitement d'un juge en chef, qui d'après moi, devrait être porté à $20,000.

M. EDWARDS: Peut-être ai-je mal lu le projet de résolution.

M. McMASTER: Parlez plus fort.

M. EDWARDS: Mon honorable ami devrait consulter un spécialiste pour son ouie. Si j'ai mal lu ou mal interprété la proposition du ministre de la Justice (M. Doherty), certains de mes collègues me le pardonneront, j'en suis sûr. Il est souvent difficile de juger une proposition préparée ou une phrase prononcée par le ministre de la Justice. Malheureusement, je ne possède pas les connaissances juridiques qui me permettraient de suivre, si on me permet l'expression, les subtilités et les tours d'esprit d'un juriste.

M. McMASTER: A l'ordre.

M. EDWARDS: En me servant de cette expression je ne faisais pas allusion à l'honorable député de Brome.

Ai-je eu tort de conclure que certains juges recevaient une indemnité de déplacement, alors qu'ils n'en reçoivent pas? Je n'ai pas besoin de rappeler à l'honorable ministre l'exemple frappant d'un certain

juriste qui perçut une indemnité de déplacement, alors qu'il ne s'était pas déplacé et que beaucoup de gens dans sa profession étaient prêts à excuser un pareil acte de la part du juge en chef du Canada. Que Dieu me protège contre les subtilités juridiques qui nous ont été servies ce soir.

Le ministre de la Justice à dit qu'en fixant le traitement du juge en chef à $15,000, on ne l'avait pas augmenté. Je prétends et d'autres députés sont aussi d'avis qu'il y a eu augmentation. Beaucoup de mes collègues estimaient comme moi qu'il ne gagnait pas les $5,000 qui lui étaient attribués pour venir ici une fois de temps en temps remplacer le Gouverneur général, que cela ne valait non seulement pas $5,000, mais même pas $4,000, ni $3,000, ni $2,000. Quand on a décidé de fixer le traitement à $15,000, on a tenu compte de cela et nous estimions qu'on accordait une augmentation assez considérable. Dans tous les cas, c'est comme cela que je l'ai compris. Auparavant, le traitement était de $10,000, avec un supplément de $5,000. Nous avons donné à ce supplément un caractère permanent en fixant le traitement à $15,000.

On nous dit souvent que les juges doivent avoir une situation indépendante, qu'il faut leur donner un traitement suffisant pour que leur honorabilité soit au-dessus de tout soupçon et je ne sais quoi encore. On nous a dit cela bien souvent. Or, le traitement du juge en chef n'étant que de $10,000, pour qu'il ne soit pas tenté de s'écarter du chemin de la vertu, nous lui avons consenti un supplément de $5,000 pour venir ici de temps en temps donner sa signature en l'absence du Gouverneur général. Puis, pour le protéger encore mieux contre la tentation et de le maintenir dans le droit chemin, nous lui avons donné un autre $5,000 pour aller de temps en temps en Angleterre prendre part aux audiences du Conseil privé. Mais cela n'a pas empêché un juge en chef de percevoir la somme alors même qu'il n'était pas allé outre-mer. Qu'y avait-il de mal? A cette époque, il n'y avait pas d'impôt sur le revenu qui put le détourner du chemin de la vertu. Avons-nous fait preuve de négligence en ne fixant pas son traitement à $100,000 afin qu'il ne soit pas tenté d'empocher les $5,000 qu'il n'avait pas gagné? Il y a eu une irrégularité. Il a encaissé de l'argent qu'il n'avait pas gagné et auquel il n'avait pas droit. Malgré qu'il fut le juge en chef du Canada, je répète qu'il perçut de l'argent qu'il n'avait pas gagné et auquel il n'avait pas droit. S'il s'agit de fixer le traitement de telle sorte que, comme la femme de César, ce magistrat ne doit pas être soupçonné, il semble que nous n'avons pas encore atteint le chiffre voulu.

A mon sens, la chose est fausse en principe. Nous avons une taxe sur le revenu. Nous avons aussi un individu d'une intelligence présumée supérieure et qui nous est donné pour organiser l'encaissement de cette taxe. Nous avons des règlements qui font que toute personne susceptible de payer l'impôt, de même que celles qui n'en ont pas à payer, devient responsable de ses impôts, de même que celles qui n'en ont pas à payer, devient responsable de ses impôts qu'elle calcule et fixe elle-même et, si elle se trompe, elle peut être condamnée à l'amende. Cela s'applique aux individus gagnant plus de $2,000 s'ils sont mariés et plus de $1,000 s'ils sont célibataires, mais vous ne pouvez pas toucher au traitement de celui qui gagne $15,000 parce que la loi ne dit rien de son augmentation de traitement. Si cela ne se trouve pas dans la loi, je prétends que la seule chose à faire est de présenter un projet de loi portant modification à la première, ce qui vaudra mieux que d'employer ce moyen détourné. Je ne veux pas qu'un citoyen de ce pays qui gagne $15,000 par an puisse échapper à l'impôt sur le revenu, qu'il soit juge en chef ou quoi que ce soit.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Monsieur le président, je voudrais exposer cette question à mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) au point de vue d'un profane. Voici, à mon sens, quelle était la position avant la législation de la dernière session, d'après l'explication que vient de donner le ministre de la Justice. Chacun des juges puînés de la cour suprême recevait un traitement de $9,000 et le juge en chef de la cour suprême un traitement de $10,000. Comme juge en chef, il est appelé, de par la constitution, à remplir certaines fonctions, ainsi à agir comme gouverneur général suppléant et à remplir les fonctions du gouverneur général quand celui-ci s'absente. Je puis faire remarquer aux honorables députés que ces fonctions sont plus onéreuses que ne l'ont laissé entendre les honorables députés qui ont exprimé leur opposition à la loi projetée. Non seulement il doit représenter le gouverneur général de temps à autre, comme à l'ouverture du Parlement quand un nouveau parlement se réunit et durant les sessions quand les lois demandent d'être ratifiées par la couronne, mais il doit aussi examiner chaque jour les décrets du conseil et de les approuver. Je sais person-

nellement que le juge en chef de la cour suprême du Canada consacre un temps considérable à ce travail chaque jour où le Gouverneur général est absent.

Pour revenir à l'observation que je faisais il y a un moment, chaque juge puîné touche un traitement de $9,000 et le juge en chef un traitement de $10,000 par année. En outre de cela et à cause des obligations que lui impose la constitution et dont je viens de parler, il reçoit aussi une rémunération supplémentaire qui se monte, je crois, à $5,000 par année. La loi adoptée à la dernière session porte le traitement des juges puinés à $12,000—je crois ne pas me tromper—et celui du juge en chef à $15,000 par année. Il était entendu que cette somme de $15,000 comprendrait toutes les allocations qui devaient auparavant être votées tous les ans et qu'il recevait en rémunération des services rendus comme Gouverneur général intérimaire. Ce qui fait qu'après la loi de la dernière session le juge en chef recevait exactement la même rémunération qu'auparavant et que chacun des juges puînés recevait $3,000 de plus que le traitement accordé jusqu'à cette époque.

Le ministre de la Justice a parlé d'une autre disposition de cette loi décrétant que tout juge qui voyait son traitement augmenté par la loi de la dernière session serait obligé de payer l'impôt sur le revenu. Aux termes de la loi même, ceci s'applique au juge en chef de la cour suprême bien que, en réalité, il ne reçoit aucune rémunération de plus que le traitement total qu'il touchait jadis. Je suis absolument certain et je crois que les députés sont certains comme moi que le magistrat distingué qui occupe le poste de juge en chef de la cour suprême ne demande pas un traitement exceptionnel. Nous suggérons simplement qu'il soit traité avec justice et comme la somme qu'il reçoit en traitement est la même que celle qu'il recevait autrefois, bien que les appropriations soient modifiées, il doit naturellement sentir qu'il ne doit pas être traité comme si son salaire avait été augmenté par la loi. Si je comprends bien la déclaration du ministre de la Justice, c'est exactement la situation telle qu'il vient de l'exposer au comité.

Dans ces circonstances, il me semble que les honorables députés, en y réfléchissant, devraient admettre que la proposition, à première vue, n'est pas déraisonnable, mais juste.

[Le très hon. sir Robert Borden.]

M. EDWARDS: Si cette résolution est adoptée, je comprends que le traitement du juge en chef sera exempt d'impôt. Supposez, comme l'a dit mon honorable ami de Royal (M. McLean) que la Chambre ait jugé bon de porter le traitement du juge en chef à $20,000, tomberait-il alors sous l'application de la loi de l'impôt sur le revenu.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne désire vraiment pas entrer dans une discussion sur des questions hypothétiques, mais dans le cas que mon honorable ami a cité, il y aurait une augmentation bien claire de traitement et par conséquent l'impôt pourrait s'appliquer. Ce que je me suis efforcé d'établir, si j'ai réussi à m'expliquer clairement, c'est que le juge en chef de la cour suprême du Canada reçoit en raison des devoirs qu'il remplit comme juge en chef et comme suppléant du gouverneur général, exactement le même montant qu'il recevait avant l'adoption de la loi de l'an dernier.

M. EDWARDS: Mais si son traitement était augmenté à $20,000, il serait sujet à l'impôt sur le revenu, parce que dans ce cas, il y aurait une véritable augmentation de son traitement. Comment se fait-il qu'il soit sujet à l'impôt sur le revenu maintenant, puisqu'il n'y a pas eu de véritable augmentation de son traitement?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je pense que c'est clair. La forme de la rémunération a changé, sans la modification nécessaire de la loi à laquelle on aurait dû penser l'an dernier et que le ministre de la Justice propose maintenant à la Chambre.

M. EDWARDS: C'est-à-dire que son traitement n'est pas sujet à l'application de la loi de l'impôt sur le revenu. Pourquoi?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Par suite d'un oubli dans la législation de l'an dernier et qu'on répare maintenant.

M. EDWARDS: Si la loi est mal faite, il faut y remédier.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'est ce que fait le ministre de la Justice.

M. HOCKEN: Il est intéressant de remarquer que si l'on n'avait pas augmenté le traitement du juge en chef, mais que si on lui avait alloué $5,000 comme autrefois, il serait obligé de payer l'impôt sur ces $5,000. Y a-t-il eu une entente pour l'exempter du paiement de l'impôt sur ces $5,000, comme sur les $10,000? Je ne pense pas qu'il soit question du tout dans

cette affaire de l'indépendance des juges, vous pourriez tout aussi bien parler de l'indépendance des membres du parlement. Nous devrions payer l'impôt sur le revenu avant l'augmentation de notre indemnité et tout homme d'affaires doit payer ses impôts quoiqu'il fasse. La situation est quelque peu étrange, étant donné que le juge en chef aurait été astreint à payer des impôts sur $5,000 si on l'avait laissé dans la position où il se trouvait avant l'adoption de la loi de la dernière session.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: La législation que propose le ministre de la Justice n'a d'effet que pour le juge en chef actuel. Elle a pour but de le remettre dans la même position qu'il occupait avant la loi de l'an dernier.

M. BEST: Ne s'appliquera-t-elle pas à son successeur?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Non, elle ne s'applique à aucun titulaire futur.

M. BEST: Je crois que le juge en chef et tous les juges devraient recevoir un bon traitement. Je suis en faveur de cela, parce qu'ils doivent être indépendants. Mais nous avons beaucoup de difficultés aujourd'hui au Canada principalement parce que, d'après moi du moins, le peuple pense qu'il y en a quelques-uns qui reçoivent trop et d'autres pas assez. Comment puis-je aller devant mes électeurs qui sont des gens honnêtes, dont quelques-uns travaillent ferme toute l'année pour gagner les $3,000 avec lesquels ils doivent entretenir leur femme et leurs enfants et justifier une chose comme celle-ci, lorsqu'ils doivent payer l'impôt du revenu sur le peu qu'ils gagnent, tandis que le juge en chef s'en tire sans rien payer? Je m'oppose à ce principe car je ne crois pas qu'aucun homme devrait être exempt de payer l'impôt. Si le traitement n'est pas suffisant, augmentez-le, mais appliquons le même système à toutes les classes. Je m'oppose à la résolution en principe et non parce que je crois que le juge en chef reçoit trop. Il devrait peut-être avoir davantage. Mais le principe est mauvais et je ne peux pas le soutenir.

M. ROBB: En présentant cette résolution aujourd'hui, le ministre de la Justice crée des embarras à son collègue le ministre des Finances, dont le département a le devoir de percevoir les taxes pour faire face aux extravagances du Gouvernement.

Comment le ministre des Finances pourra-t-il réclamer l'impôt sur le revenu à des gens gagnant à peine $2,000 ou $3,000 par année, et qui sauront que son collègue, le ministre de la Justice, a fait adopter une loi spéciale pour exempter de cette taxe le juge en chef de la cour suprême fédérale, dont le traitement annuel s'élève à $15,000? Le ministre de la Justice prétend qu'une erreur fut commise l'année dernière; cependant, cette singulière erreur ainsi que la résolution que présente le ministre de la Justice à l'heure qu'il est, sont de nature à créer de nouveaux embarras au ministre des Finances, qui en a déjà sa bonne part; le ministre de la Justice ferait bien, à mon sens, d'accepter l'avis de ses propres amis et de retirer sa motion.

Le très hon. M. DOHERTY: Je tiens à répéter une observation que j'ai faite tout à l'heure et que je n'ai pas réussi, paraît-il, à faire pénétrer dans l'esprit de quelques-uns de mes collègues. J'ai fait observer que la présente loi ne tend pas à exempter qui que ce soit de l'impôt sur le revenu. L'exemption fut consacrée par une loi du passé qui s'applique au traitement du juge en chef et en même temps aux émoluments de tous les juges. Or, la mesure adoptée l'année dernière a abrogé cette exemption sous prétexte que la situation a été modifiée au bénéfice des magistrats intéressés.

M. CANNON: Les total des traitements des juges à l'heure qu'il est sont-ils sujets à l'impôt ou n'y a-t-il quelque augmentation qu'ils ont obtenue l'année dernière qui le soit?

Le très hon. M. DOHERTY: Les émoluments qu'ils touchaient auparavant sont aussi sujets à la taxe.

M. CANNON: Les anciens émoluments, plus l'augmentation?

Le très hon. M. DOHERTY: Certainement.

M. CANNON: Pourquoi le juge en chef n'est-il pas traité sur le même pied que ses collègues de la magistrature?

Le très hon. M. DOHERTY: Le projet de loi tend à traiter le juge en chef exactement sur le même pied que n'importe quel magistrat dont le traitement n'a pas été augmenté—voilà tout. Sous le régime de la loi de l'année dernière, abrogeant cette exemption pour tous les juges dont les émoluments furent augmentés, le juge en chef se trouve assujetti au paiement de l'impôt sur le revenu, bien qu'il n'ait pas touché en réalité un seul sou d'augmentation. Le projet de loi ne vise pas à créer une nouvelle exemption, mais à rectifier l'erreur qui prive le juge en chef de l'exemption dont il jouissait.

M. TWEEDIE: L'honorable député de Toronto (M. Hocken) a posé une question tout à l'heure à laquelle personne n'a encore répondu. Le juge en chef de la cour suprême du Canada occupe des fonctions doubles: Celles de juge en chef et de Gouverneur général suppléant du Canada. Aux termes de l'ancien statut, il touchait un traitement annuel de $10,000 à titre de juge en chef et une allocation de $5,000 en qualité de suppléant du Gouverneur général. Il existe virtuellement un contrat entre le Gouvernement et le juge en chef que son traitement de $10,000 est exempt de toute taxe, mais cette exemption s'applique-t-elle à l'allocation de $5,000 qu'il reçoit à titre de Gouverneur général suppléant?

M. CURRIE: J'ai quelque répugnance à discuter des questions de droit de cette nature, étant donné que je suis un simple profane. Cependant, l'une de ces questions est apparemment sur le tapis à l'heure qu'il est, à savoir que personne ne désire commettre une injustice à l'égard du juge en chef. Toute la question se résume à découvrir un moyen de tourner la difficulté. La loi adoptée à la dernière session, c'est évident, a fait surgir le problème en discussion. Or, le moyen le plus simple et le plus facile de résoudre la question à mon sens, c'est d'accorder au juge en chef une augmentation de traitement. Nous sommes en face d'un sérieux obstacle, car le Parlement n'a pas le droit d'augmenter d'un sou les crédits que le Gouvernement soumet à notre assentiment—de fait à la lumière de certaines décisions que le fauteuil a données par le passé. Je doute fort que les représentants du peuple aient le droit de discuter une augmentation dans les dépenses.

Si nous jugeons désirable toutefois de rembourser au juge en chef le montant de l'impôt qu'il est tenu d'acquitter, pour quelle raison n'augmenterions-nous pas ses émoluments de $2,000, $3,000 ou $4,000 par année et la question sera réglée une fois pour toutes, au lieu de laisser s'implanter dans le public la conviction que le Parlement permet quelqu'un d'éluder le paiement de l'impôt sur le revenu? C'est là le moyen le plus simple de tourner la difficulté et de rendre justice au juge en chef aux yeux des membres de la droite.

Le très hon. M. DOHERTY: Je répondrai d'abord à la question de l'honorable député de Calgary (M. Tweedie). Je n'ai pas le statut sous la main, de sorte que je ne suis pas en mesure de déclarer formellement si oui ou non, l'allocation de $5,000 que touche le juge en chef à titre de suppléant du Gouverneur général est soumise à l'impôt sur le revenu. Je me rends compte que la question devra être étudiée, car le Gouvernement désire remettre les choses en l'état où elles étaient et non améliorer la situation du juge en chef de la cour suprême fédérale.

Pour ce qui est de la proposition de l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) que nous devrions régler la question en accordant une augmentation de traitement au juge en chef, au lieu de modifier la loi, elle mérite d'être examinée. Il ne faut pas perdre de vue, toutefois, l'aspect de la question qui touche à la dépense des deniers publics; en d'autres termes, si nous augmentons les émoluments du juge en chef, les successeurs du présent titulaire en bénéficieront également, tandis que la présente disposition ne s'appliquerait qu'au titulaire actuel.

S'il m'est permis d'émettre une idée, c'est que le besoin du vote d'une résolution précédant ce projet de loi est dû, en grande partie, sinon absolument, à l'article dont l'effet n'a été mis en doute par personne, celui où se trouve prévu le traitement d'un nouveau juge pour la Saskatchewan. L'idée que j'allais émettre est que le vote de cette résolution n'entraîne pas le vote du projet de loi; il ne fait que rendre possible le dépôt du bill. Toute l'affaire devra revenir devant la Chambre lors d'un examen du projet de loi, et, si le comité accepte la résolution, nous verrons ensuite dans l'intervalle à étudier la proposition que l'on a faite et nous serons plus tard en mesure de décider de la marche à suivre.

M. CURRIE: Dès que la Chambre ne se prononce point sur le principe en jeu et dès que le Gouvernement veut bien tenir compte de l'objection soulevée, je ne vois pas pourquoi nous ne voterions pas cette résolution.

Le très hon. M. DOHERTY: La Chambre aura toute liberté de discuter l'affaire plus tard.

L'hon. M. FIELDING: Comme l'a dit le ministre de la Justice, il s'agit d'une erreur commise l'année dernière dans la loi, erreur qui cause un préjudice au juge en chef, quand ce n'était pas l'intention du Parlement. Comme l'a dit le très honorable ministre, pour ne pas manquer de parole au juge ne chef, cette mesure législative est nécessaire, ou quelque chose d'équivalent. Pour ma part, je désire l'appuyer, car je n'imagine point que l'on puisse accomplir le même objet de quelque autre manière

sans qu'il en coûte autant, ou même davantage, au pays. Un débat sera utile, toutefois, je pense, pour en examiner les lignes essentielles à l'égard desquelles je désirerais faire quelques brèves remarques.

Je dois dire tout d'abord que l'on a parfaitement raison d'assigner à nos juges un traitement convenable. J'ai soutenu jusqu'ici toutes les propositions qui ont été faites pour accroître ce traitement et, si le ministère de la Justice, si le Gouvernement du jour, juge nécessaire, pour de hautes raisons d'Etat, d'accroître ces traitements—non pas tous—dans une mesure raisonnable, il se peut fort bien que je donne mon appui à la proposition qui en serait faite. Je ne m'opposerais à aucune rémunération généreuse et libérale donnée à titre de pur traitement. Ensuite, nulle exemption n'aurait lieu. A cette époque de malaise, où le peuple souffre outre mesure, c'est un spectacle désagréable que de voir un pauvre commerçant payer une taxe sur un revenu de $2,000, pour découvrir ensuite l'exemption dont bénéficie le citoyen qui touche un traitement de $15,000; c'est là un état de chose qui ne devrait pas se produire. Donnons aux juges, donnons à tous les fonctionnaires un traitement convenable; mais que, devant la loi et devant le pays, ils demeurent des citoyens acquittant l'impôt sur leurs revenus comme tous les autres.

Le point sur lequel j'appuierai maintenant, c'est que l'on ne doit pas permettre qu'un juge touche des sommes supplémentaires pour des extras. Le juge en chef de ce pays ne devrait point, ce me semble, toucher un sou pour l'acquittement de fonctions autres que celle d'un juge en chef. On ne devrait point, par exemple, lui payer les services qu'il rend à titre de suppléant du Gouverneur général, c'est là une partie de ses fonctions de juge en chef du Canada. Payez-lui un traitement convenable comme au juge en chef, et voyez ensuite à ce qu'il accomplisse toutes les obligations de sa charge. Il ne devrait pas, ce me semble, recevoir de rémunération quelconque autre que celle-là, il en devrait être de même des juges faisant partie de quelque commission. L'essentiel est d'accorder aux juges un traitement libéral, ou même généreux, un traitement qu'il aura gagné avec justice. Ne lui donnez rien de plus pour autre chose. Je n'approuve ni les services ni les traitements doubles. Quelle que soit la somme que touche le juge en chef du Canada, il faut qu'il la touche à ce titre. Ce traitement doit lui suffire, et il ne faut lui payer rien de plus pour quelque autre chose que ce soit.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je pense pouvoir dire que je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député (M. Fielding). Dans les quelques paroles qu'il vient d'émettre, il a su exposer les motifs qui donnent lieu à la proposition de cette mesure législative. C'est une règle que le Parlement s'est toujours faite, à tort ou à raison, de ne jamais réduire le traitement assigné à un juge, soit par l'imposition d'une taxe ou d'autre manière. Il se peut que le Parlement n'ait pas dû aller aussi loin. Je sais qu'en cela il n'a fait que suivre l'exemple du parlement britannique, et aussi, je crois, des législatures américaines.

On a pensé qu'il convenait de payer ce prix pour nous assurer le grand avantage d'avoir des juges dont la conduite ne saurait être influencée par le désir de plaire au Parlement, au Gouvernement ou à qui que ce soit, et qu'il fallait enlever au Parlement, en pratique, sinon par statut, jusqu'au droit de réduire leur traitement, à l'avenir, soit directement ou par voie d'impôt. On pourrait prétendre, avec assez de raison, qu'en allant jusque-là nous sommes peut-être allés trop loin; on pourrait alléguer qu'en taxant leur traitement et en le réduisant d'autant, ce qui les mettrait sur le même pied que le reste de la population, on ne les exposerait pas à être influencés. Quoi qu'il en soit on ne saurait soutenir qu'il faille appliquer une règle à un juge ou à une classe de juges, et une règle différente à un autre juge ou à une autre classe de juges. Le juge en chef du Canada a droit d'être aussi bien traité, à cet égard, que tout autre magistrat du pays. Or, il est de fait qu'à l'époque où le juge en chef a été nommé, la loi lui reconnaissait une rémunération de $15,000. Si nous nous en tenons au principe, nous devons faire en sorte que ce chiffre ne soit aucunement réduit, c'est ce que nous n'avons pas fait l'année dernière, n'ayant pas remarqué que d'après la lettre du statut, la rémunération qu'il avait droit d'attendre en devenant juge ne lui était pas assurée. Que le principe soit vrai ou faux—quoiqu'on puisse en dire, je crois qu'il est plutôt vrai—si nous décidons d'y adhérer, nous devons y adhérer par rapport au juge en chef du Canada, et c'est pour consacrer cette adhésion qu'il nous faut adopter ce projet de loi. Il n'est qu'un seul argument à peser à ce sujet, c'est celui du député de Toronto-

Ouest (M. Hocken), que le député de Calgary (M. Tweedie) a appuyé. Il signifie que d'après la loi et la coutume de l'époque où le juge en chef fut nommé, celui-ci ne pouvait s'attendre qu'il n'y eut pas de réduction à titre d'impôt sur le revenu par rapport aux $5,000. Cela étant, nous continuerions de nous en tenir à tous les principes auxquels nous avons toujours adhéré si nous faisions une exception en ce qui concerne ces $5,000. Je crois donc que c'est là une question à réserver pour plus ample examen, mais exception faite de ce point-là, il me paraît qu'on ne saurait énoncer d'argument plausible à l'encontre du projet de loi dont il s'agit, attendu que faillir de l'adopter, ce serait faillir à notre obligation envers le juge en chef du Canada.

M. NESBITT: Le traitement du Gouverneur général est-il exempt d'impôt?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est là une autre question. Je crois qu'il en est exempt.

M. NESBITT: Alors, pourquoi ne pas exempter d'impôt la rémunération attribuée à son substitut quand il lui arrive de le représenter?

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà encore une autre question. Il semblerait que le sujet à l'étude est difficile, car j'ai fait tout le possible pour l'élucider et l'honorable député ne paraît pas encore l'avoir parfaitement compris. Voici le point: A l'instar du parlement britannique le Parlement canadien a cru avoir assurer aux juges le plein montant qu'ils avaient droit d'espérer lors de leur nomination. Nous avons fait exception à cette règle dans le cas du juge en chef parce que nous n'avons pas remarqué que la lettre du statut comportait une déduction exceptionnelle par rapport à son traitement. C'est ce que nous n'aurions pas dû faire, et nous cherchons maintenant à corriger notre erreur, sans toutefois ajouter un seul dollar de plus, car aller plus loin au sujet des $5,000 ce serait déterminer la nécessité d'un amendement à la loi. Telle est l'intention du Gouvernement.

M. JACOBS: L'honorable ministre de la Justice voudrait-il dire pourquoi l'on n'a pas songé à augmenter le traitement du juge en chef du Canada quand on a augmenté celui de tous les autres juges?

Le très hon. M. DOHERTY: J'espère que la lumière va luire dans les ténèbres et que, cette fois, les ténèbres vont l'apercevoir. Voici ce qui s'est passé. Le traitement déterminé du juge en chef du Canada était de $10,000; il fut porté à $15,000. Mais outre la somme de $10,000 prévue pour son traitement dans la loi relative à la magistrature, il devait toucher $5,000 par année à titre de suppléant du Gouverneur général. Le statut de l'année dernière a porté son traitement de $10,000 à $15,000, mais en y comprenant toute rémunération pour services qu'il aura pu rendre en sa qualité de suppléant du Gouverneur.

Ainsi, tandis que la loi, le traitant d'un côté, comme juge en chef, lui permettait de recevoir une augmentation de cinq mille dollars, elle lui retirait, d'un autre côté, cette somme, en sa qualité d'adjoint du Gouverneur; de sorte que son traitement restait le même qu'avant.

M. JACOBS: Pourquoi en était-il ainsi?

Le très hon. M. DOHERTY: On avait cru sage de le rétribuer en bloc, précisément pour la raison donnée par le député de Queen-et-Shelburne—que l'on jugeait peu convenable qu'un juge en chef, ou tout autre juge, reçut une rémunération à d'autres titres qu'à celui de juge. Aussi, réunissant les deux sommes, nous avons apparemment augmenté son traitement tandis que, en réalité, en supprimant sa rémunération de suppléant du Gouverneur, nous avons laissé à 15,000 dollars le chiffre de son traitement de juge en chef et d'adjoint du Gouverneur.

M. JACOBS: C'est-à-dire qu'il reçoit maintenant le même traitement qu'il recevait auparavant, mais il le reçoit sous une autre forme, n'est-ce pas?

Le très hon. M. DOHERTY: Oui.

M. JACOBS: N'est-il pas vrai que le juge en chef a refusé d'accepter une augmentation de traitement, parce qu'elle influerait sur sa pension?

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'a jamais refusé d'accepter une augmentation.

M. JACOBS: Dans ce cas, pourquoi, lorsque nous avons porté de cinq à neuf mille dollars, près du double, le traitement des juges de la cour supérieure de la province de Québec—il y a de ces cas-là—et lorsque ses juges puînés touchent 12,000 dollars par année, si je comprends bien, pourquoi, dis-je, le traitement du juge en chef du Canada n'est-il encore que de 10,000 dollars, outre 5,000 dollars, soit 15,000 dollars en tout? Le boucher et l'épicier ne s'inquiètent pas de savoir s'il touche son traitement, en partie, à titre de suppléant du

Gouverneur, et, en partie, à titre de juge. Il recevait 15,000 dollars auparavant et il reçoit encore la même somme. C'est simplement bonnet blanc et blanc bonnet. Il n'en est pas moins vrai que le juge en chef ne touche pas une plus forte rémunération qu'auparavant, tandis que tous les juges puînés et les juges en chef des provinces ont obtenu une augmentation de traitement. Cela semble une anomalie.

Le très hon. M. DOHERTY: Cela peut être une raison d'augmentater son traitement, comme on l'a suggéré. Cependant, est-ce une raison de soumettre à une diminution son traitement actuel? Ce projet de loi a uniquement pour objet de remédier à cet état de choses.

M. JACOBS: Je ne m'oppose pas au projet de loi.

Le très hon. M. DOHERTY: Je suis prêt à examiner les objections.

M. CANNON: N'est-il pas vrai que, l'an dernier, la loi décrétant qu'un juge ne pourrait pas recevoir d'autre rémunération que son traitement de juge empêchait le juge en chef du Canada d'être rémunéré en sa qualité de suppléant du Gouverneur, de sorte que son traitement a réellement été augmenté de 5,000 dollars? Si ce traitement n'avait pas été fixé à 15,000 dollars, il n'aurait pu recevoir que 10,000 dollars, aux termes de la loi rendue l'an dernier parce qu'il aurait enfreint cette loi en touchant une rémunération en sa qualité de suppléant du Gouverneur.

Le très hon. M. DOHERTY: Nous lui avons accordé une augmentation à la condition qu'il serait privé du droit de recevoir rémunération provenant d'une autre source. Avant la loi de l'an dernier, rien ne l'empêchait de toucher une rémunération à un autre titre.

M. CANNON: Mais, depuis, quelque chose l'en a empêché.

Le très hon. M. DOHERTY: Dans notre hypothèse, si nous n'avions pas accordé d'augmentation, il n'y aurait pas eu de dépense au sujet d'une rémunération provenant d'une autre source.

M. CANNON: Dans ce cas, si un juge de la province de Québec refusait l'augmentation, pourrait-il recevoir une autre rémunération?

Le très hon. M. DOHERTY: Toutes ces questions sont l'objet de dispositions claires. Une disposition a tranché le cas du juge en chef en ce qui concerne ses fonctions de suppléant du Gouverneur, son traitement de juge devrait embrasser ces fonctions. Puis, la défense générale de toucher d'autres sommes a été établie par une disposition prohibitive. La question des exemptions de l'impôt a été réglée par la permission accordée aux juges de refuser l'augmentation et de continuer, dans ce cas, à jouir des exemptions. Le juge en chef a été privé d'une rémunération supplémentaire à titre d'adjoint du Gouverneur, mais il a été décrété que les deux traitements seraient réunis, ce qui l'a soumis à la dépense générale de recevoir une autre rémunération.

M. CANNON: L'exemption s'appliquerait-elle aussi à la pension reçue par le juge en chef?

Le très hon. M. DOHERTY: L'exemption visait la pension aussi bien que le traitement de tout juge devenu assujéti à l'impôt. Je juge en chef n'ayant pas, à proprement parler, obtenu d'augmentation de traitement et n'ayant pas été jusque-là assujéti à l'impôt, il continuait d'y échapper, et cette exemption était applicable à son traitement aussi bien qu'à sa pension.

M. CANNON: Si cette loi est votée, le juge en chef n'aura donc pas à payer l'impôt sur sa pension?

Le très hon. M. DOHERTY: Tout comme chacun des juges qui, ayant refusé l'augmentation de traitement autorisée par la loi de l'année dernière, peuvent recevoir leur traitement et leur pension sans avoir d'impôt à acquitter.

M. CANNON: Je ne m'opose pas au projet de résolution; je cherche uniquement à me renseigner. Au dire du ministre, les juges dont le traitement a été augmenté n'ont pas le droit de recevoir d'autre rémunération; mais n'est-il pas vrai que même depuis l'adoption de la loi de l'an dernier mon très honorable ami a permis à des juges de s'écarter de cette règle et de toucher des sommes qu'ils n'auraient pas dû encaisser?

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député aurait-il l'obligeance de donner des précisions?

M. CANNON: Je signalerai au ministre le cas du juge Désy, de Trois-Rivières, qui, à titre de commissaire royal, a reçu de cette ville la somme de $6,500 sans y avoir droit. Le fait a été porté à l'attention du ministre, mais je ne crois pas que celui-ci s'en

soit occupé. Se propose-t-il d'intervenir en cette affaire?

Le très hon. M. DOHERTY: Je m'étonne qu'un avocat aussi distingué que l'honorable député ignore que le ministre de la Justice n'a aucune autorité sur les juges. Je ne fais pas ici fonction de juge des juges. S'il est à la connaissance de certains députés qu'un juge a enfreint la loi, ils peuvent s'adresser aux tribunaux.

M. CANNON: Au Parlement aussi.

M. JACOBS: Et l'ont peut recourir à la mise en accusation.

Le très hon. M. DOHERTY: Si les honorables députés savent qu'il y a motif à la mise en accusation, ils sont libres d'entreprendre les procédures nécessaires. S'ils croient les circonstances de nature à justifier une intervention officielle de la part du Gouvernement, je les prierai respectueusement de vouloir bien choisir un autre lieu que la Chambre pour signaler l'affaire à l'attention du ministère. Une règle formelle de cette Chambre interdit de porter des accusations contre les juges en cette enceinte parlementaire. Il n'y a qu'un seul mode de procédure à suivre quand il s'agit de la punition d'un juge. Si la mise en accusation était justifiable dans ce cas-ci, et lors même que le ministère de la Justice devrait prendre l'initiative,—ce que je ne suis point prêt à admettre,—je conseillerais à l'honorable député de fournir les renseignements nécessaires.

M. CANNON: Ces renseignements, le ministre les a.

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai lu un article de journal où il est dit que pour avoir fait fonction de commissaire, cet honorable juge a reçu une rémunération. Je ne me porte pas garant de cette énonciation de fait. Mais la loi qui énumère les services pour lesquels un juge ne peut pas recevoir de rémunération supplémentaire parle des demandes que lui adressent l'Etat ou les provinces; il y a exception relativement aux droits d'un juge d'après une loi fédérale ou provinciale. Je n'ai pas étudié l'affaire, car je ne suis pas, je le répète, appelé à être l'arbitre des juges. Cependant, voici la question qui se présente: il s'agissait d'une enquête municipale, et si ma mémoire est fidèle—je me fie entièrement à mes souvenirs—les lois de la province de Québec décrètent que, en certains cas, les juges peuvent être obligés à faire des enquêtes sur des affaires municipales.

[M. Cannon.]

M. CANNON: Cependant, ils ne sont pas rétribués pour cela.

Le très hon. M. DOHERTY: Je me souviens et j'ai connaissance de plusieurs cas où des municipalités ont jugé qu'il était convenable de rétribuer le juge et où celui-ci a été rémunéré. Dans le cas en question, je crois savoir que le conseil municipal a adopté une résolution et effectué le paiement. Il y a dans cette affaire une autre chose que j'ignore, mais qui est très importante—le juge a-t-il eu à remplir cette fonction avant ou après l'adoption de la loi?

M. CANNON: Après.

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai dit tout ce que je savais de l'affaire; mais ce que je tiens à signaler, et ce en quoi l'honorable député fait erreur, c'est que, en premier lieu, il me pose la question afin de savoir ce que je ferai et que, en second lieu, il donne à entendre que nous devrions essayer de trancher l'affaire aujourd'hui en cette Chambre.

Je ferai respectueusement observer à monsieur le président, que cela est tout à fait en dehors de la question.

M. CANNON: Avant que monsieur le président donne sa décision, il ne serait que juste de me permettre de répondre au très honorable ministre.

M. le PRESIDENT: Je regretterais d'être taxé d'injustice, mais comme on a soulevé une question de règlement, je suis forcé de déclarer ce débat antiréglementaire, pour deux raisons. D'abord on attaque la conduite d'un juge.

M. CANNON: Le juge n'a pas été attaqué; c'est une simple allusion qui a été faite à son sujet.

M. le PRESIDENT: Toutes les allusions faites au sujet de juges, qui ressemblent à une attaque ou à un blâme ont toujours été regardées comme antiparlementaires et les orateurs des chambres anglaises et canadiennes les ont toujours traitées comme telles. C'est ce que nous voyons dans Bourinot, page 358. La seconde raison est la règle bien connue que la discussion en comité doit se rapporter strictement à l'article ou à la résolution à l'étude.

M. CANNON: En réponse à ce qu'a dit le ministre, il y a un instant, sur la mise en vigueur de la loi de notre pays concernant l'administration de la justice en général, voici tout ce que j'ai à dire. Le

très honorable ministre a eu la bienveillance de mentionner ma réputation d'avocat. Mais elle est loin d'approcher la brillante renommée du très honorable ministre. Tous les membres reconnaissent que le très honorable ministre, est l'un des avocats les plus distingués; qu'il a été l'un des meilleurs juges, et qu'il est aujourd'hui l'un des ministres de la Justice les plus capables que nous ayons jamais eus. C'est donc avec surprise que j'ai entendu les opinions qu'il a exprimées il y a un instant, parce que je ne crois pas qu'elles soient une bonne interprétation de la loi.

Le très honorable ministre dit: Je ne suis pas le juge des juges, et si un membre n'est pas satisfait de ce qui pourrait arriver dans cette province ou une autre, il n'a qu'à s'adresser aux tribunaux pour faire corriger les erreurs qui auraient pu être commises. En discutant cette affaire dans ses grandes lignes, et non, par exemple, comme l'a fait l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) en traitant de voleur un ancien juge en chef de la cour suprême, sans être rappelé à l'ordre, je dirai que le ministre de la Justice nomme des juges dans tout le pays. Le procureur général de chaque province applique la loi dans les limites de la province dont il est procureur général. Tel est le fonctionnement de la loi.

Quant à la conduite personnelle, à la dignité et à l'honneur de chaque juge en particulier, c'est le ministre de la Justice que cela regarde et non le procureur général d'une province. Le très honorable ministre sait parfaitement qu'il n'est pas seulement ministre de la Justice, mais aussi solliciteur général du Canada, et pourquoi?

M. le PRESIDENT: Je verrais avec plaisir que les observations de l'honorable député se rapportassent à l'objet en discussion. Autrement, à mon grand regret, je le prierai de ne pas continuer.

M. CANNON: Je ne puis discuter la question de règlement; elle a été tranchée, si je comprends bien. Je ne fais que poursuivre le débat selon les données du très honorable ministre lui-même. Nous avons devant le fauteuil une résolution dont le but est d'exempter de l'impôt le traitement du juge en chef de la cour suprême du Canada, et cette résolution comprend d'autres articles concernant d'autres sujets dans diverses parties du Canada. Elle a donné lieu à un débat très général, et le premier ministre (M. Meighen), l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), l'honorable député de King (M. Borden), le ministre de la Justice (M. Doherty) ont discuté s'il serait sage ou non d'exempter de l'impôt le traitement du juge en chef. Ils ont discuté également l'application de la loi concernant tous les juges du pays. A la suite de cette discussion générale que le président a permise tout l'après-midi, j'étudie moi-même, d'une façon générale, avec le ministre de la Justice, la question de savoir si un juge, quel qu'il soit et que que soit son tribunal, ne se conduit pas comme il le devrait, si mon très honorable ami, en sa qualité de ministre de la Justice du Canada ou au nom du procureur général de cette province ne doit pas intervenir.

M. le PRESIDENT: Ce sujet a été abordé pour la première fois par l'honorable député de Dorchester (M. Cannon).

C'est la question soulevée par le ministre de la Justice, et c'est pourquoi il a été déclaré que le débat est contraire au règlement.

M. CANNON: Je n'insisterai pas. A ma grande surprise votre décision a très soudainement rétréci le champ de la discussion. Vous occupiez le fauteuil et il n'y a pas eu de rappel au règlement quand l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), par exemple, s'est fort éloigné du sujet et a attaqué le juge en chef du Canada et le lieutenant gouverneur actuel de Québec. Et cependant il n'a été fait aucune observation ni rappel au règlement de la part de l'Orateur. Je m'incline, mais comme vous avez permis au ministre de la Justice de dire tout ce qu'il a voulu et que vous me rappelez au règlement de façon à m'empêcher de lui répondre, je vais reprendre mon siège.

M. PROULX: Je ne me trouvais pas en Chambre quand le ministre de la Justice (M. Doherty) a donné ses raisons pour demander l'exemption d'impôt pour le traitement du juge en chef.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre voudra bien répéter son explication.

M. PROULX: Je ne vois aucune bonne raison pour justifier ce qu'on demande. Est-ce parce que le traitement du juge en chef a été relevé d'une plus forte somme que celui des autres juges? Est-ce que plus un traitement est considérable moins il doit être assujetti aux impôts? L'année dernière nous avons porté le traitement du juge en chef de dix mille à quinze mille mille dollars, soit une augmentation au cinq mille dollars, tandis que le traitement des autres juges a été

porté de neuf mille à douze mille dollars, l'augmentation n'étant pour eux que de trois mille dollars. Et cependant la motion ne comporte pas l'exemption du traitement de ces autres juges? Je crois que le principe est mauvais, et je crois que si vous exemptez le traitement du juge en chef, qui reçoit une plus forte rémunération que tous les juges du pays, vous vous exposez à de très fortes représentations de la part de tous les autres juges, qui voudront également voir leur traitement exempté de l'impôt. Mon très honorable ami est mal avisé en demandant cette exemption. Il ne devrait pas y avoir d'exemption de l'impôt, particulièrement dans le cas du juge qui reçoit le traitement le plus élevé de toute la magistrature du pays.

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne dirai qu'un mot, parce que je ne veux pas manquer de courtoisie à l'égard de l'honorable député. C'est à grand regret que je m'abstiens de lui donner l'explication que j'ai déjà fourni à la Chambre, car je suis certain qu'en la lui donnant je m'adresserais à une intelligence qui la saisirait aussitôt. Mais je vais seulement lui demander d'être assez bon de lire aux Débats les réponses que j'ai tâché de faire aux questions qu'il me pose et qui m'ont été posées par d'autres honorable députés avant son arrivée.

M. LANCTOT (texte): Monsieur le président, comme dans le passé je me suis beaucoup intéressé à cette question des juges et qu'on m'a toujours vu seul pour discuter, je constate avec plaisir qu'aujourd'hui j'ai bon nombre de partisans, non seulement du côté de la gauche mais même du côté ministériel, et je crois qu'avant peu nous pourrons mieux réussir qu'autrefois.

Je suis toujours surpris d'entendre le très honorable ministre de la Justice (M. Doherty), quand il discute ces questions concernant le salaire des juges, dire qu'il faut que le Gouvernement tienne sa parole, quand bien même ça ferait dix, quinze ou vingt ans, qu'il ne peut être fait aucun changement. Je me rappelle que depuis 1914, dans cette Chambre et en dehors, on a fait des déclarations qui sont consignées dans le hansard; mais la guerre, les conditions de la guerre ont occasionné des changements. On avait promis qu'il n'y aurait pas de conscription et cependant nous l'avons eue. Quand bien même on aurait promis à ces juges, lors de leur nomination, qu'ils ne seraient jamais taxés—Dans ce temps-là personne ne l'était au pays, il n'est donc pas surprenant qu'on leur ait promis qu'ils ne le seraient pas, parce qu'à cette époque il n'était pas question de l'impôt sur le revenu; mais aujourd'hui nous avons cet impôt et je ne vois pas pourquoi un juge qui reçoit $15,000 par année ne le paierait pas, tout aussi bien que le pauvre cultivateur qui gagne $2,200 et qui paie, sur $200, un impôt de $8. Cet homme, qui touche $15,000 par année, devrait, selon moi, payer l'impôt comme les autres et montrer le bon exemple. Il n'y a rien de pire que le mauvais exemple donné en haut lieu. L'exemple que donne le très honorable ministre de la Justtice est, d'après moi, des plus mauvais, car cet honorable monsieur est payé comme ministre de la Justice et comme député, et en même temps il retire une pension de l'Etat. Alors, pourquoi jeter des doutes sur l'honorabilité de l'honorable juge en chef de la cour suprême, honorabilité que je ne voudrais pas soupçonner. Le salaire du juge en chef de la cour Supême a été porté, l'an dernier, à $15,000, et je crois que depuis il a retiré ce salaire. Je ne sais pas comment on paie les juges; je présume qu'ils doivent être payés mensuellement ou trimestriellement; en tout cas, il a dû retirer une partie des $15,000 depuis l'adoption de la dernière loi, et, son salaire ayant été augmenté, il n'a pas le droit d'être le député du gouverneur général de ce pays avec des émoluments de $5,000. S'il a le droit de l'être et s'il veut absolument retirer les $15,000, je crois que le Gouvernement devrait en choisir un autre qui coûterait moins cher. Quant à moi, je n'aurais aucune objection à un tel changement, et si je résidais à Ottawa, je pourrais remplir ces fonctions-là à raison de un dollar par jour—car je suis un homme économe—j'en serais très honoré.

Avant de terminer mes remarques, j'ai l'honneur de proposer, en amendement, que la section 1 de la résolution soit retranchée, c'est-à-dire la partie qui se lit comme suit:

1. Que les dispositions de l'article onze du chapitre cinquante-six des statuts de 1920, intitulé loi modifiant la loi des juges, retirant l'exemption de certains juges à l'application de certaines taxes, ne s'appliquera pas au juge en chef actuel du Canada.

(L'amendement de M. Lanctôt, mis aux voix, est repoussé par 59 voix contre 28.)

M. McKENZIE: Quel sera le résultat de la retouche que l'on se propose de faire subir au paragraphe 3, en ce qui concerne les juges de la Nouvelle-Ecosse? Le ministre a dit que les juges ont le droit de

choisir le lieu de leur domicile. Pour ce qui concerne les juges de la Nouvelle-Ecosse, je crois qu'ils sont tous domiciliés à Halifax, de sorte que le changement ne les affectera pas.

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'y a aucun changement quant à la Nouvelle-Ecosse. Nous la mentionnons parce que nous abrogeons tout l'article et que nous le rétablissons afin d'opérer le changement dans les autres provinces.

(Il est fait rapport du projet de résolution.)

Le très hon. M. DOHERTY: Je désire réparer une omissions. L'autre jour, j'ai oublié de dire que le projet de résolution en question avait été soumis au Gouverneur général qui l'avait approuvé. Je tiens maintenant à le déclarer.

Je demande à déposer un projet de loi (bill n° 60) tendant à modifier la loi des juges.

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

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, je demande à présenter un projet de loi (bill n° 61), fondé sur la résolution adoptée aujourd'hui, concernant un arrangement de commerce entre Sa Majesté et le président de la République française.

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

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION TENDANT À CRÉER UN COMITÉ SPÉCIAL DES CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE COMMERCIALE DE L'ÉTAT.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre) propose à la Chambre de passer à la discussion des subsides.

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Monsieur l'Orateur, je profite de la circonstance pour soumettre un amendement qui est en substance le même qui figurait dans l'avis inscrit pendant plusieurs jours en mon nom, et qui avait trait à la nomination d'un comité qui aurait été appelé "comité des chemins de fer et de la marine de l'Etat".

Hier soir, la Chambre ne l'a pas oublié, j'ai proposé que cette motion fut rayée du Feuilleton. Je l'ai fait parce que je devais probablement être absent d'ici à quelques jours et aussi parce que même si je ne devais pas m'absenter, le moment où j'aurais pu présenter cette motion, était très incertain. Je désirais beaucoup pouvoir me trouver en cette enceinte le plus tôt possible, et après avoir consulté le premier ministre la veille, j'ai proposé la radiation de cette motion, et ma demande a été unanimement agréée. Cet après-midi, ayant fait connaître au premier ministre le texte du présent amendement, celui-ci m'a fait observer qu'il se trouverait en mauvaise posture si je faisais cette motion au moment où la Chambre se disposerait à siéger en comité des subsides, et que s'il l'avait su, il n'aurait probablement pas consenti hier soir à ce que ma motion fût rayée du Feuilleton. Si je relate cet incident, c'est uniquement pour dire que je ne veux pas mettre mon très honorable ami ou ses partisans en mauvaise posture, surtout si un de mes actes ou une de mes paroles devait leur causer de l'embarras. C'est pourquoi, à la fin du débat sur le présent amendement, je demanderai à la Chambre la permission de le retirer.

Naturellement, il est bien entendu que lorsque le premier ministre proposera la formation d'un comité, comme il nous l'a donné à entendre, j'aurai le droit comme tous mes collègues de proposer des attributions supplémentaires au cas où celles indiquées dans la motion primitive ne seraient pas jugées suffisantes.

L'hon. M. MURPHY: Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais dois-je comprendre que l'amendement qu'il est sur le point de déposer est presque identique à la proposition qu'il a retirée hier? Dans ce cas, quelle est la différence entre les deux?

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): La seule différence est que, dans cet amendement, la durée des fonctions du comité est limitée à cette session. J'avais l'intention d'incorporer l'amendement dans la motion primitive au cas où je l'aurais présentée. Le texte même de l'amendement indique quel en est le but; en le lisant, on se rendra compte des fonctions dont sera chargé le comité s'il est institué. Le titre du comité indique aussi assez bien la portée de sa compétence. Ce comité devrait avoir le droit et le pouvoir d'examiner les principales directives en matière de gestion et d'administration des Chemins de fer et de la Marine de l'Etat. Je voudrais que l'enquête faite par lui fut complète et féconde en renseignements; autrement on n'atteindrait pas le but que je vise en ce moment. Je ne demande pas que l'on donne au comité des pouvoirs administratifs quelconques, ni le droit de contrôler les opérations des che-

mins de fer. Quand je parle de chemin de fer, il est évident que je fais allusion aux chemins de fer nationaux canadiens. Je vois dans la formation de ce comité le moyen de fournir au public une foule de renseignements sur les chemins de fer de l'Etat, l'instrument par lequel les directeurs de ce réseau pourraient rendre compte au peuple, qui en est le propriétaire, de leur administration, et, de cette façon, donner un aperçu de leurs projets présents et futurs. Je voudrais que ce comité établit entre le chemin de fer national et le public les mêmes rapports qui existent entre une entreprise commerciale ordinaire et ses actionnaires ou tout au moins qu'il établit entre le bureau de direction et le Parlement les mêmes rapports qui existent généralement entre les directeurs d'un établissement commercial et le conseil d'administration ou les actionnaires de cette société. Je sais, monsieur l'Orateur, que le fait de demander l'institution d'un comité avec des pouvoirs aussi étendus, sort un peu de l'ordinaire, et je comprends fort bien que pour décider le Parlement à accepter ma proposition, il me faut d'abord le convaincre ou essayer de le convaincre de la gravité du problème qui se présente en ce moment à nous. Si j'y réussis, je pourrai croire que l'amendement sera accepté et qu'on formera un comité auquel on devra donner les pouvoirs extraordinaires qu'exige la situation. Pour cela il faut que je discute certains faits relatifs au réseau des chemins de fer nationaux canadiens et particulièrement en ce qui concerne la situation économique de ce réseau. Cette introduction a pour but de faire bien comprendre à la Chambre la gravité du problème qui la confronte.

Il y a quelques jours, le ministre des Chemins de fer a déposé sur le bureau de la Chambre ce qu'on appelle le rapport annuel des chemins de fer. On y trouve de très utiles renseignements sur le réseau national et on ne pouvait guère présenter un rapport plus complet. Il nous apprend qu'il y a aujourd'hui au Canada 17,000 milles de voies ferrées appartenant à l'Etat, et il y en aura encore plus lorsque l'Etat se sera porté acquéreur du Grand-Tronc. Le rapport nous dit aussi qu'en 1919, il y a eu un déficit de $48,000,000 au compte des frais obligatoires et d'exploitation; en 1920, l'exploitation seule a accusé un déficit de $37,000,000, donnant un déficit total pour cette même année de $70,000,000 sur les frais d'exploitation et les frais permanents. Les salaires et le combustible ont suffi à eux seuls à absorber 95 pour 100 des recettes brutes du réseau. Le rapport indique aussi que pour une piastre de recette, il a fallu dépenser $1.24 et une fraction. Le ministre a en même temps fourni à la Chambre un état des recettes nettes pour l'exercice courant, qui se termine le 31 décembre.

Il estime le déficit à 50 millions tant pour les frais d'exploitation et les frais obligatoires et, si l'on comprend l'intérêt sur les avances faites au Canadian Northern il calcule que ce déficit ira jusqu'à 60 millions. On obtient ce résultat en tenant compte d'une baisse possible des salaires et du prix des matériaux et aussi des économies qu'on espère effectuer. Vous voyez donc que le déficit de 1919 a été considérable, que celui de 1920 l'a été aussi; et je crois que rien ne prouve que ce déficit ne sera pas aussi considérable en 1921 nonobstant l'estimé du ministre. En réalité, tout nous porte à croire que le déficit de 1921 sera plus élevé que celui de 1920.

Or, la situation commerciale et industrielle du monde, l'état du commerce européen, la diminution du rendement au Canada et dans d'autres pays; le fait qu'au Canada même, depuis trois ou quatre mois, les négociants en bois, poisson, charbon, fer et acier ont déclaré qu'il leur fallait recourir à une réduction—et je crois pouvoir ajouter que la récolte des blés des provinces de l'Ouest sera diminuée à cause du coût excessif de production et de l'incertitude quant aux marchés et aux prix —toutes ces choses étant prises en considération, je crois que nous pouvons prévoir que lorsque l'année courante sera terminée, le 31 décembre de cette année, nous apprendrons que le déficit est encore bien plus considérable que celui de 1920 et que la situation s'est aggravée d'autant.

Mais, le résultat de l'exploitation ne suffit pas pour révéler entièrement l'état d'un chemin de fer. Il est vrai que le déficit de 1920 est par lui-même suffisamment écrasant. Il est aussi vrai et, je crois que les honorables députés le savent bien, qu'il est à désirer qu'un réseau de chemin de fer reçoive plus de revenus qu'il ne dépense en frais d'exploitation, car il est à désirer qu'il constitue un fonds de réserve. En face des déficits existants, le réseau des chemins de fer nationaux n'a rien pu établir, rien pu construire, rien pu mettre en réserve. De plus, le défaut de réaliser des profits sur l'exploitation, le défaut de pouvoir mettre des fonds en réserve influent fâcheusement sur le crédit d'un réseau de chemin de fer et les chemins de fer nationaux ont été désastreusement affectés par le résultat de l'exploitation de l'an dernier.

Je crois ne pas me tromper en disant qu'aujourd'hui les chemins de fer nationaux ne pourraient emprunter d'argent sur les marchés mondiaux sans avoir la garantie et l'endos du Gouvernement canadien.

Dans ce cas, et je ne crois pas qu'on puisse mettre en doute ce que je viens de dire, je me vois obligé de déclarer, bien qu'avec beaucoup de regret, que notre système de chemins de fer nationaux est actuellement en banqueroute. Dans les affaires ordinaires un individu et une compagnie ne peuvent être déclarés en banqueroute tant qu'ils sont à même de faire face aux demandes de leurs créanciers, mais la chose est toute différente quand il s'agit d'un réseau de chemin de fer. Dès qu'un réseau atteint une situation telle qu'il n'est plus à même d'emprunter à des conditions avantageuses, il est en banqueroute, parce que l'exploitation d'un réseau ne cessant jamais, il doit constamment emprunter. De plus, nous savons tous que, pendant les quatre ou cinq dernières années on aurait dû dépenser des sommes considérables pour les travaux d'entretien, d'agrandissement et de construction qui se rattachent à nos chemins de fer et que ces dépenses ont été déférées. Je ne critique personne d'avoir agi ainsi et je dirai même que c'était d'excellente politique d'affaires. Néanmoins, c'est un fait que nous devons faire entrer en ligne de compte quand nous envisageons la situation de nos chemins de fer aujourd'hui. Je puis déclarer, bien que n'ayant pas l'autorité pour cela, qu'on devrait dépenser cette année une somme de 150 millions au moins pour nos chemins de fer nationaux et cela pour l'entretien, les améliorations et la construction afin d'empêcher une dépréciation de l'actif du réseau. C'est là, monsieur l'Orateur, une situation très sérieuse et je n'ai pas le moindre doute que chacun des honorables députés en comprend la gravité surtout quand nous savons que l'année courante se solde avec un tel déficit.

Nous ne pouvons guère espérer augmenter les recettes de nos chemins de fer en augmentant les taux de transport des marchandises ou des voyageurs. On peut dire que nos taux de fret sont aujourd'hui tellement élevés qu'ils entravent la production et notre commerce d'importation ou d'exportation. Ces taux élevés tendent aussi à maintenir le prix continuellement élevé des denrées, contribuant ainsi à diminuer l'échange ordinaire des marchandises et le volume total des produits du pays ainsi que leur consommation, qui à leur tour produisent le chômage. Je n'hésite pas non plus à dire que le retard apporté à l'exécution des travaux d'entretien et d'améliorations a été une des causes du chômage. Et je crois pouvoir dire avec plus d'assurance encore que le taux de transport des voyageurs a atteint un chiffre qu'il serait dangereux de dépasser.

L'exposé du ministre des Chemins de fer indique une diminution de 9.45 p. 100 dans le nombre des voyageurs transportés par mille en 1920, comparativement à 1919. Je crois réfléter probablement l'opinion de la moyenne des membres de cette Chambre si je dis qu'on pourrait diminuer quelque peu les tarifs voyageurs et encourager ainsi les possiblités de recettes de nos chemins de fer. En conséquence, je suis d'avis que nous ne pouvons envisager l'augmentation de revenus des chemins de fer pendant l'année actuelle en augmentant les tarifs de voyageurs ou de marchandises; au contraire il n'est pas improbable que l'on pourrait obtenir de meilleurs résultats financiers en faisant par-ci par-là une légère diminution dans les tarifs.

Je n'éprouve pas grand plaisir, monsieur l'Orateur, à parler de la situation financière de nos chemins de fer. Elle n'est pas dans un état, que l'on tienne à proclamer au parlement dans un mauvais esprit ou dans le but de nuire à son pays; mais il faut quelquefois avoir le courage d'envisager les faits hardiment et j'estime qu'il est préférable que le parlement et le pays se rendent compte de la véritable situation dans laquelle nous nous trouvons.

M. MACLEAN (York-Sud): Et d'autres pays également.

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Oui, je vais en parler. Il y a quelques consolation à penser que presque les mêmes conditions existent dans d'autres pays. Quand on réfléchit à la grande étendue de ce dominion, à sa population clairsemée, au défaut d'exploitation de nos richesses naturelles et à la condition physique d'une grande partie du pays à travers laquelle s'étend notre réseau de chemin de fer, l'on s'explique relativement les résultats actuels. Je suis certain que nous espérons tous en l'avenir. Ce pays peut se développer commercialement et autrement et cela viendra certainement, mais l'état de choses auquel il faut faire face immédiatement constitue naturellement un problème très sérieux. Je ne pense pas que le résultat plus favorable de l'exploitation de l'autre grand réseau pour la dernière année doive nous rassurer beaucoup. Je n'ai jamais

pu me rendre compte comment l'état financier du Canadien-Pacifique contribuait à la solution de notre problème particulier de chemin de fer. Il y a de nombreuses raisons faciles à comprendre qui justifient l'état si florissant de ce réseau aujourd'hui. Les deux réseaux sont différents et ne peuvent pas se comparer. Pour moi, tant de compliments si flatteurs pour une des lignes et tant de critiques irraisonnées pour l'autre, ne contribuent en rien à élucider la situation générale. Sans doute, une grande partie de l'état de choses actuel est due aux conséquences de la guerre et comme l'a dit mon honorable ami de droite (M. Maclean) (York) cet état de choses produit des résultats semblables dans beaucoup d'autres pays. Il serait très intéressant pour le moment de jeter un coup d'œil sur la situation des chemins de fer aux Etats-Unis où les conditions sont presque les mêmes qu'ici, sauf que ce pays a une population beaucoup plus nombreuse et que son développement est avancé. En 1920, les chemins de fer américains ont dépensé une moyenne de $93.59 pour chaque $100 gagnée, en 1919 les dépenses d'exploitation ont été de $85.25; en 1918, $81.54; en 1917, $66.46. Le revenu net de l'exploitation des chemins de fer des Etats-Unis est tombé de $934,000,000 en 1917 à $62,000,000 en 1920. En janvier 1921, le déficit d'exploitation de 143 chemins de fer aux Etats-Unis a été de $3,000,000 que l'on peut comparer avec le revenu net d'exploitation de $42,000,000 précisément un an auparavant, en janvier 1920. Cela indique naturellement l'existence de conditions fondamentales qui règnent aux Etats-Unis comme dans ce pays et qui affectent grandement la situation générale des chemins de fer. Au mois de mars l'an dernier, les chemins de fer américains sont passés du contrôle fédéral à leur anciens propriétaires; le transfert a eu lieu en vertu des dispositions de la loi de 1920 sur le transport aux Etats-Unis. Les législateurs de ce pays ont compris évidemment que l'avenir des réseaux de leurs chemins de fer n'était jamais trop assuré parce que dans la loi des transports ils ont introduit une disposition créant un revenu déterminé à prendre sur les recettes d'exploitation de ces chemins de fer—disposition qui n'existait pas auparavant. Aujourd'hui, les actionnaires des chemins de fer des Etats-Unis ont droit à un dividende minimum de cinq et demi et maximum de six pour cent sur la valeur de la voie. Si le montant acquis dépasse six pour cent, la différence est partagée entre les chemins de fer et le trésor public comme fonds de réserve. Le fonds de réserve appartenant aux propriétaires doit être employé pour tous les besoins des chemins de fer, tandis que la proportion de l'excédent qui revient au Gouvernement doit être utilisée sous forme de prêts ou d'avances aux réseaux des chemins de fer. De plus, la loi de transport des Etats-Unis de l'an dernier prévoyait le vote d'un fonds de roulement de $300,000,000 destiné à aider aux compagnies en quête d'aide financière. J'imagine que ce montant ne suffira qu'à une faible partie des demandes de prêts faites par les lignes américaines.

[L'hon. M. Maclean.]

M. ARMSTRONG (Lambton-Est) : L'honorable député est-il en mesure de donner le chiffre approximatif de la somme nécessaire, pour mettre les chemins de fer des Etats-Unis sur une base solide d'exploitation?

L'hon. M. MACLEAN (Halifax) : Aucuns renseignements de cette nature ne me sont tombés sous la main au cours de mes recherches à ce sujet; mais je crois savoir que la somme requise dépasserait de beaucoup un milliard de piastres. Si me renseignements sont exacts, les chemins de fer des Etats-Unis réclament quelque chose comme $900,000,000 de l'Etat afin de remettre leurs voies ferrées en l'état où elles étaient avant de passer sous la juridiction du gouvernement américain; or, on affirme que cette somme serait à peine suffisante pour faire face aux réclamations les plus pressantes.

Je fais allusion à la situation des chemins de fer aux Etats-Unis uniquement dans le but d'établir que chez nos voisins comme ici du reste, ce problème existe à l'état aigu et pour faire voir que la situation des chemins de fer canadiens n'est pas seulement le fait de circonstances particulières au pays. Or, monsieur l'Orateur, quelles sont les principales raisons qui militent en faveur de la nomination d'un comité, et de quelle façon ce comité pourrait-il fonctionner pour le plus grand bénéfice du Parlement et du pays en général? Les faits que j'ai exposés touchant la situation financière de nos chemins de fer sont évidemment l'indice d'un état de choses, qui doit faire le sujet d'une enquête sérieuse de la part du Parlement et du pays, avant de tenter d'apporter une solution au problème. Le règlement de la question comporte l'imposition de lourdes taxes, de sorte que la conclusion s'impose à l'esprit de tout homme intelligent et sérieux que la présente situation réclame l'attention et la

réflexion de tous les citoyens soucieux du présent et de l'avenir du Canada.

Je ferai observer de plus, qu'une nombreuse assemblée délibérante, comme la Chambre des communes, n'est guère en mesure d'étudier d'une façon efficace un problème de cette nature. Voilà une assertion que personne ne peut contredire avec quelque chance de succès; de fait, nous devons tous admettre l'évidence de cette proposition. L'expérience nous enseigne encore que dès qu'il s'agit d'élaborer des plans utiles, de renseigner le Parlement et le peuple en général et d'adopter pour l'avenir un programme définitif touchant des questions d'intérêt public, c'est encore un comité parlementaire, composé de quelques membres, qui accomplit le meilleur travail. A la lumière de ces principes généraux, monsieur l'Orateur, la nomination d'un comité parlementaire s'impose donc afin d'étudier la situation de nos chemins de fer, tant pour eux-mêmes que dans leurs rapports avec toutes les autres grandes industries du pays.

Je crois devoir faire remarquer de plus que le Parlement a grandement besoin d'être bien renseigné sur cette question. Loin de moi l'idée de mettre en doute la somme de connaissances que possèdent mes collègues ni les aptitudes qu'ils ont de se renseigner et de savoir utiliser les renseignements qu'ils ont obtenus. Cependant, nous pouvons bien le dire sans blesser les susceptibilités de qui que ce soit, à part ceux qui font leur carrière dans l'exploitation des chemins de fer, les représentants du peuple à la Chambre des communes ainsi que la plupart des citoyens du Canada en général, sont fort peu versés en cette matière.

Avant d'adopter un programme définitif pour l'avenir ou encore de légiférer en connaissance de cause sur cette question, nous devons nous procurer tous les renseignements désirables. Nous pouvons admettre, à mon avis, sans jeter le blâme sur les parlements qui nous ont précédés, qu'un bon nombre des difficultés auxquelles nous sommes tenus de faire face à l'heure qu'il est, sont le résultat des renseignements incomplets que possédaient nos devanciers. Les gouvernements du jour se croyaient en possession de tous les renseignements voulus et ils l'étaient peut-être; cependant, si les représentants du peuple avaient été exactement au fait des problèmes auxquels le Gouvernement désirait apporter une solution, le programme adopté aurait dénoté une plus grande prudence de la part de nos gouvernants.

Les correspondants de journaux commencent à répéter sur tous les tons qu'il serait préférable de confier l'administration de nos chemins de fer à des hommes d'affaires et que les représentants du peuple ainsi que le Gouvernement du jour sont disposés à tenter l'essai d'un pareil régime. Je cherche, depuis que j'ai l'âge de raison, la définition exacte de ce prétendu homme d'affaires tout puissant, que l'on tire des profondeurs de sa solitude, chaque fois que le pays traverse une crise. Pour ma part, je ne suis pas prêt à admettre que des hommes d'affaires, peu importe les brillantes aptitudes dont ils sont peut-être doués, soient en mesure de régler le problème d'une façon plus satisfaisante que les autres, à moins qu'ils ne possèdent tous les renseignements désirables—et je doute fort qu'ils soient mieux au fait que les autres de la situation à l'heure qu'il est. Voilà un aspect de la question sur lequel il n'est guère nécessaire que je m'étende pour l'instant.

Avant d'adopter de nouvelles mesures pour le règlement du problème des chemins de fer, il est évident que le Parlement a besoin de se renseigner. Je n'insiste pas sur ce point, puisque c'est là son devoir. Nous avons donc lieu d'assumer que le Gouvernement prendra tous les moyens nécessaires pour obtenir des renseignements complets sur la situation; cependant, j'irai plus loin et j'affirme que le Parlement est également tenu de se renseigner complètement à cet égard. Or, je n'hésite pas à l'affirmer, un comité parlementaire serait en meilleur posture que n'importe quel autre corps public pour fournir au Parlement et au pays tous les renseignements dont ils ont besoin. La comparution devant un comité parlementaire chaque année des administrateurs du réseau des chemins de fer nationaux canadiens, contribuerait énormément à renseigner le Parlement et le pays. L'audition de ces hauts fonctionnaires de l'Etat révélerait des faits qu'il est impossible de faire connaître à l'heure qu'il est dans les rapports annuels qui sont soumis au Parlement par le canal du ministère des Chemins de fer ou du Gouvernement.

On ne cesse de faire des assertions absurdes, insensées, des assertions que les faits ne justifient point. Engager un débat sans connaître la vérité au sujet d'un important service public c'est faire courir

au pays un grave danger. Il est possible à ce comité d'obtenir l'avis de personnes expertes, avis qui serait ensuite communiqué au Parlement et descendrait dans le public, de façon que ce dernier pût se former une opinion exacte sur ce problème. Un comité devant lequel seraient entendus les administrateurs fournirait aussi à ces derniers une occasion de faire savoir au pays ce qu'ils pensent de l'état des choses, et le mieux c'est encore, généralement parlant, d'instituer en permanence un comité de cette Chambre. J'oserais presque dire que c'est là le seul moyen par lequel le Parlement et le public peuvent être instruits des conditions de ce problème.

N'oublions pas que le peuple accueillera mal un Gouvernement qui, dans la mise en service d'un réseau dont il est le propriétaire, accuse un déficit de 50 millions pour cette année et en accusera probablement un de 100 millions l'année prochaine. Le pays ne saurait juger de la valeur d'une administration à laquelle on refuse une chance de raconter sa propre histoire. Autrefois, lorsque c'était peut-être la fonction principale, des compagnies de chemins de fer d'exploiter le pays, nous avons fait des lois tendant à protéger le public contre les voituriers. Le situation n'est plus la même. Jamais plus la question des chemins de fer ne paraîtra devant le public en la forme qu'elle affectait il y a dix, vingt-cinq ou trente ans. Le pays est aujourd'hui propriétaire d'un grand réseau, les citoyens en sont les actionnaires. C'est à eux de combler les déficits, de trouver les capitaux nécessaires à une continuation du service. S'il est vrai que jusqu'ici ç'a été peut-être, dans une large mesure, la fonction du Parlement et des corps que lui-même créait de protéger le public contre les voituriers, il se peut que maintenant notre véritable fonction soit de protéger les voituriers contre le public.

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

Reprise de la séance

2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 53), déposé par M. Douglas (Strathcona), tendant à conférer l'autorisation à la compagnie du chemin de fer de Fort-Smith;

Le 2e (bill n° 51), déposé par M. Copp, tendant à faire droit à George Elmor Glossop.

[L'hon. M. Maclean.]

REPRISE DE LA DISCUSSION RELATIVE AUX CHEMINS DE FER ET À LA MARINE DE L'ÉTAT

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Lors de la suspension de la séance à six heures, je disais à la Chambre qu'à propos de cette question des chemins de fer, il est à désirer que le Parlement et le pays aient à cet égard toutes les informations nécessaires et que, par ce seul moyen, il nous est possible de former en ce pays une opinion publique, qui nous aide à résoudre le problème.

Il est de fait, ce me semble, que, sur cette question des chemins de fer, il existe dans le moment bien peu d'opinion publique en ce pays, et cela est dû dans une large mesure à ce que le Parlement a lui-même négligé de se tenir au fait de ce qui se passe et d'en informer le public. J'ai dit à la Chambre qu'un comité auquel l'on conférerait des pouvoirs très étendus, plus étendus peut-être que ceux dont nous avons eu l'habitude jusqu'ici, aiderait à faire naître des idées ayant quelque valeur dans nos discussions futures. Si nous ne pouvons obtenir de renseignements, si nous ne pouvons faire naître des idées neuves, aider le public à se faire une opinion saine sur ce problème, comment sera-t-il possible d'obtenir ces informations et de les répandre dans le pays de manière à produire l'effet dont je parle. Le ministre des Chemins de fer ne peut renseigner le Parlement sur cette question, devenu par trop embrouillée. La tâche est surhumaine. Il serait impossible d'imposer à un ministre quelconque l'obligation de tenir le Parlement et le pays informé de tout ce qui concerne un problème aussi vaste et compliqué. Le Gouvernement ne le peut faire. Il a pour politique de ne pas intervenir dans l'administration du réseau, et, cette politique il ne s'en est jamais départi que je sache, ce dont je ne le blâme pas.

Il est certain que si le Parlement ou le Gouvernement intervenait d'une façon directe dans l'administration des chemins de fer, l'Etat devrait en abandonner immédiatement la propriété et la direction. La déclaration de la politique du Gouvernement empêche donc celui-ci de renseigner le Parlement et le peuple, elle élimine les deux source probables où il serait possible de puiser les renseignements nécessaires. Un bon moyen pour quelqu'un d'affermir son attitude dans un cas comme celui que je vous expose ce serait de fournir quelques exemples de ce que pourrait faire un comité comme celui dont je suggère l'insti-

tution. Je surprendrai peut-être certains députés ou même certains ministres en énonçant les problèmes que, d'après moi, ce comité pourrait scruter avec avantage. Prenons, par exemple, le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je ne saurais dire si aucun de mes collègues a eu la même pensée que moi au sujet de cette entreprise, mais je n'ai pas encore rencontré un seul Canadien qui ait cru à son succès. Cependant, les deux grands partis politiques de ce pays l'ont approuvée. Je ne prétends pas qu'elle doive être destinée à un insuccès complet pour la simple raison que je le pense ainsi d'après ce que j'en connais, mais j'hésiterais à faire prendre au pays la décision de la parachever, avant qu'on m'eût fourni de plus amples renseignements. Il n'est pas encore établi que la voie de la baie d'Hudson soit une route maritime praticable. De fait, ceux qui avaient d'abord favorisé le projet sont maintenant d'avis qu'on a eu tort de choisir le port de la baie d'Hudson qu'on a choisi, puis la très heureuse expédition d'une cargaison de blé de Vancouver il y a quelques semaines a fait envisager l'entreprise sous un aspect tout différent. Il est sans doute futile de délibérer sur les erreurs du passé, mais le parlement et le peuple réussiraient peut-être à sauver encore quelque chose du naufrage en se prononçant contre le parachèvement de cette entreprise. Comment nous renseigner à ce sujet? Je ne sache pas d'autre moyen ou du moins de meilleur moyen d'y parvenir qu'en faisant étudier la question par un comité parlementaire, ce serait, d'après moi, le mode le plus prompt et le plus sûr de déterminer l'opinion publique dans un sens ou dans l'autre, car ce comité ferait de cette question une étude des plus minutieuses.

Je citerai encore, à titre d'exemple, les opérations de la marine marchande de l'Etat, elles intéressent à un haut degré ma province et les Provinces maritimes en général.

Pendant la guerre le Gouvernement a fait construire des navires—peu importe, pour le moment, combien, de quel tonnage ou pour quels motifs,—et il en a confié l'exploitation au département des chemins de fer nationaux, qui ne l'avait pas demandée. Le Gouvernement n'est peut-être pas à blâmer à cet égard, mais il n'a pas encore décidé le mode d'exploitation de ses navires, il s'est contenté d'en confier temporairement l'exploitation au département des chemins de fer nationaux. Je présume qu'il peut faire mieux que cela maintenant. Il existe quatre lignes de steamers appartenant à des particuliers et partant de ports canadiens ou américains pour passer par nos ports maritimes et atteindre ceux de Terre-Neuve. Ces services sont établis depuis des années à force de travail, de grands risques et de capitaux considérables; ils répondaient à tous les besoins des Provinces maritimes, des ports de New-York, de Boston, de Saint-Jean, et de Terre-Neuve. Or, le gouvernement canadien y a ajouté trois ou quatre de ses propres navires. Ce service est exploité à grande perte par suite de la trop grande division du trafic et les lignes appartenant aux particuliers sont aussi exploitées à perte.

L'hon. M. BALLANTYNE: Comment mon honorable ami sait-il que les navires de l'Etat employés sur cette route sont exploités à perte?

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Je sais, à n'en pouvoir douter, qu'il est impossible que les navires de la marine marchande canadienne employés sur cette route de Terre-Neuve soient exploités autrement qu'à perte.

Je déclare à mon honorable ami que toute autre chose serait impossible et que des gens tout aussi renseignés sur le commerce maritime que ceux qui mettent en service la marine marchande me l'ont dit.

M. CASGRAIN: Ou mieux renseignés.

L'hon. M. MACLEAN: Je tiens donc pour certain que mon assertion est vraie et indéniable. Cependant, même si mon honorable ami avait raison et si j'avais tort, je soutiens qu'il est juste de dire que la marine marchande du Canada n'a pas le droit de nuire aux compagnies déjà établies qui, avec les années, ont fondé un service qui satisfait les intéressés. Cela est déloyal et inique, et vous ne sauriez obtenir que la population canadienne approuve longtemps une telle conduite. Ces compagnies individuelles acquittent des impôts et, à l'heure présente, elles subissent des pertes. La marine marchande du Canada perd de l'argent et elle demande aux propriétaires de ces compagnies de contribuer à combler le déficit résultant de ses opérations. Ce n'est pas le propre d'une politique sage et ce n'est pas traiter loyalement les gens qui entretiennent aujourd'hui ce service. Je ne pense pas que la population canadienne prenne à cet égard une autre attitude que celle que j'ai mentionnée à l'instant.

Toutefois, il me serait très difficile, je le conçois, de persuader aux députés d'un côté ou de l'autre de cette salle de renoncer au programme actuel, à moins que je ne fusse en état de démontrer d'une façon probante

la vérité des faits sur lesquels mes conclusions reposent. Je ne pense pas qu'un membre du Parlement ait le droit d'occuper les instants de ses collègues et de les inviter à tirer une conclusion s'il n'est pénétré de son sujet et en état de prouver que la conclusion qu'il espère leur imposer est légitime. Si je tentais cette aventure au Parlement, je conçois bien qu'on pourrait un jour m'interroger au sujet des faits sur lesquels je m'appuie, et je me demande si je pourrais me les procurer aisément sans les renseignements auxquels un comité me permettrait d'avoir accès. Etant donné la nomination d'un comité chargé d'étudier tout le problème du commerce maritime, il me serait permis, j'imagine, d'assigner devant ce comité les gérants de la compagnie et les propriétaires des compagnies individuelles dans le champ particulier dont je parlais tantôt, et de provoquer un échange général d'opinions. En fin de compte, ce comité, s'il se composait d'hommes de talent, serait en mesure de tirer une conclusion très sûre et très sage. Si sa conclusion était sage, j'ai la certitude que le Parlement et le ministère l'accepteraient.

Pourtant, je tiens à dire au ministre de la Marine (l'hon. M. Ballantyne) que je ne parle que d'un service; je n'insiste pas pour que toute la marine marchande du Canada y renonce. Mais je suis sûr qu'un grand nombre de ces vaisseaux pourraient être avantageusement vendus, principalement les plus petits, dont les ports d'attache sont dans l'Est. Si l'on veut donner l'essor au commerce et posséder une marine marchande en ce pays, il vaut mieux vendre ces navires à des prix rémunérateurs et à des conditions de paiement avantageuses aux Canadiens qui voudront les accepter, car les annales du monde prouvent très clairement que c'est l'initiative privée plutôt que les gouvernements qui donne l'essor à tout commerce.

M. MACLEAN (York-Sud): Il en est ainsi des tarifs élevés pour toutes les espèces de transport.

L'hon. M. MACLEAN: Les frets excessifs ne sont pas possibles de nos jours avec des cales de 10 millions de tonneaux de plus qu'avant la guerre, dont deux millions et demi de tonneaux sont aujourd'hui à l'ancre dans les ports d'Angleterre, et lorsque mille vaisseaux sont retenus dans les ports des Etats-Unis. Dans ces circonstances, il n'est pas probable que la concurrence fasse défaut dorénavant. Cependant, je le répète, ce que j'entends prouver, c'est qu'il est fort insensé et peu avantageux de la part du Gouvernement d'exploiter à perte des vaisseaux sur des routes qui sont abondamment desservies par les bâtiments appartenant à des particuliers.

Je ne me propose pas de retarder la Chambre en lui rapportant des cas au sujet desquels un comité pourrait fort bien se renseigner. Avec la permission de la députation, j'aimerais me représenter en imagination les têtes dirigeantes des entreprises de chemins de fer devant le comité, si celui-ci est créé. Qu'y aurait-il de plus naturel pour le comité que de citer devant lui l'administrateur, afin de repasser le bilan annuel et de l'expliquer à fond, et de lui soumettre des affaires qui ne sont pas venues devant le Parlement? Quel intérêt public en souffrirait-il, ou des chemins de fer seraient-ils soumis à des désavantages par la révélation de tous les faits importants qui s'y rapportent. Cela ne contribuerait-il pas à créer une saine opinion publique à l'égard de ces questions?

Il ne saurait y avoir de difficulté à convaincre les gens que de grands avantages résulteraient de la discussion de sujets tels que la dépense imputable sur le capital, les crédits que le Parlement doit ouvrir chaque année pour la mise en service, l'estimation nouvelle de quelques-unes des voies ferrées la suppression de certains services et peut-être aussi la suspension de l'exploitation de certains tronçons du réseau. Ce n'est pas à dire que ce comité devrait formuler un programme et chercher à dicter au ministère, au Parlement ou au public la ligne de conduite à suivre. Tout ce que je demande, c'est qu'il serve à mettre en lumière tous les renseignements dont on a besoin et qui éclaireront le Parlement et le pays, et leur permettront de tracer peu à peu une politique sage.

L'autre jour, le chef de l'opposition a soumis une motion qui laissait entendre que tous les renseignements devaient être dévoilés au Parlement. Comme j'ai dit en cette circonstance, il y avait peut-être autant à dire à l'encontre qu'en faveur de la proposition. Il pourrait y avoir lieu de charger ce comité de la tâche de découvrir de quelle autre manière le Parlement pourrait être renseigné sur tout ce qui est important ou nécessaire de savoir, ce qui éviterait probablement un gaspillage de temps et, d'un autre côté, satisfait les désirs de tout le monde. On m'a objecté dans l'intimité que cette affaire devrait être renvoyée à un comité spécial plutôt qu'à un comité permanent. Ma décision à ce sujet n'est pas irrévocable; je ne tiens pas mordicus à un comité permanent plutôt qu'à un

comité spécial; cependant, je désire faire observer que cette question restera au premier plan pendant des années encore. Je suis d'avis qu'un comité aura de la besogne pour plus d'une session et pour plus que la durée de la présente législature. Je crois donc qu'il vaudrait mieux renvoyer à un comité permanent au lieu d'un comité spécial un sujet aussi vaste, s'il doit être traité par des comités parlementaires.

Je crois qu'en renvoyant ce problème à un comité spécial à l'heure présente, il y aurait lieu de craindre des luttes et des antagonismes qui ne permettraient pas une enquête réellement utile et instructive sur le problème des voies ferrées; l'idée seule d'un comité spécial fait penser à une lutte. Quelqu'un a aussi suggéré que le présent comité des chemins de fer suffirait à l'accomplissement de mes fins. Je répondrai que ce comité est trop nombreux et que ses traditions s'opposent à un travail fructueux principalement à un travail de la nature de celui dont j'ai esquissé les grandes lignes. C'est le chef de l'opposition, je crois, qui a conseillé que ce comité n'examinât que les affaires que lui soumettrait le ministère. Cette thèse peut avoir son bon côté, mais il n'apparaîtra que plus tard. Si ce comité était nommé, il y aurait, il me semble, peu de choses dont il ne pourrait pas s'enquérir. Etant nommé par le Parlement, et non par le ministère, j'ai confiance que la chambre userait de temps à autre du pouvoir qui lui est attribué, et qu'elle renverrait à ce comité tout ce qu'elle désirerait lui soumettre. Je tiens à insister de nouveau auprès de la Chambre sur le fait que mon désir est que ce comité soit un comité parlementaire et qu'il ne soit pas nécessairement appelé à accomplir les fins ministérielles.

On m'a aussi laissé à entendre que la direction du réseau des chemins de fer nationaux s'opposerait à la création de ce comité. Je ne saurais concevoir une telle opposition de sa part. Je me rends difficilement compte de la mentalité d'hommes importants qui, en présence de la situation générale et des incidents qui s'y rapportent, assumeraient cette attitude. Je ne suis pas certain que ce soit là leur opinion. Dans ce cas, tout ce que je pourrais dire, c'est que, à mes yeux, ils ne se rendent pas clairement compte de la grande tâche devant laquelle ils se trouvent et qu'ils ont à accomplir. Le ministère s'imagine-t-il un seul instant qu'il obtiendra que le pays approuve la politique de nationalisation pendant deux ans, ou même un an, à moins qu'il ne trouve un moyen de le renseigner de temps à autre sur la situation? Dans les années de prospérité, lorsque les recettes couvrent les frais d'exploitation et permettent d'amasser une réserve, le public serait probablement tranquille et il se contenterait de peu; cependant, je désire déclarer à mon très honorable ami qui dirige le ministère que sa crédulité prête à rire s'il pense que le pays lui permettra d'administrer le réseau des chemins de fer nationaux comme il l'est actuellement—et je n'adresse pas de reproche en ce moment—étant donné la quantité d'impôts qu'il fait prélever sur le public, à moins qu'il ne trouve des moyens d'éclairer celui-ci et de le mettre en contact avec l'administration, tout en renseignant le Parlement sur ce sujet autant que tout autre.

Si l'administration des chemins de fer pense qu'elle peut continuer d'exister, tout en travaillant dans l'ombre, sans faire sanctionner, de temps en temps, sa conduite par le public, sans donner aucun renseignement au pays, il est évident qu'elle ne comprend pas le problème qu'elle a à résoudre, pas plus que la gravité de la situation des chemins de fer. Je suis d'avis que si les principaux administrateurs du réseau national canadien étaient appelés durant une dizaine de jours devant un comité parlementaire pendant les sessions, ils se mettraient en meilleure posture devant l'opinion publique que par tout autre moyen.

Je ne veux pas dire, monsieur l'Orateur, que ce comité ferait une enquête de tous les détails de l'exploitation des chemins de fer. Je comprends bien qu'un administrateur capable et intelligent ne saurait gérer aucun réseau, surtout aussi considérable que le nôtre, s'il lui fallait se soumettre, tous les jours, aux attaques et aux discussions même d'un comité parlementaire touchant des questions secondaires.

Cette conduite n'est pas à désirer. Ce que je veux, c'est que l'administration des chemins de fer et un comité du Parlement, qui représente le pays, aient l'occasion de se rencontrer afin de discuter ensemble les affaires importantes se rapportant à l'administration des chemins de fer. Selon moi, ce résultat ne peut être obtenu qu'avec un comité parlementaire. En outre, je doute fort que l'opinion des administrateurs des chemins de fer ait été bien exprimée. Je sais que ce n'est pas celle de tous les membres influents de l'administration. Je sais que ce n'est pas l'avis de tous les directeurs de réseau national. Je sais que plusieurs parmi eux trouvent leur position insoutenable, et que tout s'effondrera si l'on ne prend pas le moyen de mettre le

public en contact avec l'administration, comme cela se fait annuellement avec les administrateurs et les actionnaires d'une compagnie. J'ajoute peu de foi à la rumeur que l'on a fait souvent courir que l'administration est opposée à un comité parlementaire. Cette attitude n'est pas sérieuse, et j'oserai dire qu'après une semaine devant ce comité parlementaire, on aurait complètement changé d'avis, si c'est réellement celui que l'on a aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, si l'administration veut l'appui du public, il faut adopter quelque proposition du genre de la mienne. Aucune administration ne saurait administrer avec succès un réseau de l'Etat si elle n'a la confiance des citoyens, ou au moins d'une partie du pays. Il lui faut également l'appui du Parlement, en majorité au moins. Autrement, ce serait absurde de faire perdre le temps de la Chambre à maintenir cette administration. J'avoue, monsieur l'Orateur, que ma proposition comporte peut-être l'attribution de pouvoirs plus étendus que n'en a jamais eus un comité parlementaire. Je n'ignore pas que le système britannique de gouvernement parlementaire soutient fermement le principe que tout pouvoir réside dans le gouvernement. Ce principe a été fortement affirmé, il y a plusieurs années, comme l'ont fait les auteurs qui l'ont discuté. Mais, il n'en est pas moins vrai que, dans la pratique, même en Angleterre, des questions très importantes sont confiées à des comitées parlementaires qui obtiennent des résultats splendides. Aux Etats-Unis, l'an dernier, un magnifique travail a été accompli par le comité du Sénat dans la préparation de la loi de transport des Etats-Unis de 1920, loi qui a transféré la juridiction des chemin de fer de la loi de juridiction fédérale à celle que je viens de mentionner. Comme je l'ai dit, on a fait là-bas un excellent travail et la lecture de cette enquête minutieuse du comité du Sénat serait profitable à tous, parce que les vices des chemins de fer aux Etats-Unis étaient à peu près les mêmes que les nôtres. J'accepterai avec plaisir une meilleure proposition que la mienne tendant à rapprocher l'administration des chemins de fer et les contribuables et actionnaires du pays au moyen de ce comité parlementaire.

Un mot seulement au sujet de la composition de ce comité que le premier ministre nous a promis de nommer, si je ne me trompe. Il ne devrait pas être très nombreux, mais aussi il devrait l'être assez.

Il pourrait être téméraire de ma part d'offrir quelque suggestion à ce sujet, mais, comme j'ai peut-être formulé déjà des propositions étonnantes, du moins considérées telles par le premier ministre — je pourrais en ajouter une autre sans trop aggraver ma faute. Il n'y a pas de doute dans mon esprit que si l'exploitation de nos chemins de fer doit se continuer sous la direction virtuelle du Gouvernement, sans beaucoup de perspective d'extension durant un an ou deux, restreignant en fait au possible les frais d'entretien, il n'y a pas de doute dis-je, qu'il en résultera des jalousies interprovinciales. Nous en avons déjà constaté des indices dans la presse. J'entends que, lorsque l'on réduit le service, et que certains embranchements d'un chemin de fer doivent être abandonnés temporairement ou en permanence, les personnes qui demeurent dans les localités intéressées sont portées à croire que l'administration des chemins de fer ou peut-être le Gouvernement agissent avec partialité. Donc, si le premier ministre me permet cette suggestion, le comité devrait être formé de vingt-cinq à trente-cinq députés, et, choisis en tenant compte de la représentation provinciale.

Je regrette, monsieur l'Orateur, d'avoir parlé si longtemps sur cette question, bien que je ne veuille pas laisser entendre aux honorables députés que j'aie épuisé les arguments que je pourrais apporter à l'appui de ma proposition. Je me demande, en effet, si j'ai fait connaître à la Chambre mes meilleures raisons en faveur de la nomination d'un tel comité. Cependant, j'espère que celles que j'ai données suffiront pour engager le Gouvernement et la Chambre à accepter la suggestion que comporte ma motion. Je propose:

Que la règle 10 de la Chambre des communes, sur la formation des comités permanents, soit modifiée par l'adjonction, aux comités permanents, d'un comité permanent des chemins de fer et navires que l'Etat possède ou exploite; et que le comité spécial nommé pour préparer et rapporter la liste des membres qui doivent constituer les comites permanents de la session courante, soient priés de préparer et de rapporter une liste des membres devant former le comité permanent des chemins de fer et navires que l'Etat possède ou exploite, pour la session courante.

M. L. J. GAUTHIER: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Avant que l'honorable député ne prenne la parole, il est du devoir de celui qui préside d'avertir les honorables députés que, vu qu'il a été proposé une motion pour se former en comité des subsides, la discussion devrait, en conséquence, se rapporter à l'amendement jusqu'à ce que ce dernier ait été adopté.

M. GAUTHIER: Monsieur l'Orateur, j'ai prêté une oreille attentive au discours pro-

[L'hon. M. Maclean.]

noncé par l'honorable député de Halifax (M. Maclean), et je dois dire dès maintenant que je m'oppose à cette motion pour diverses raisons. Il est généralement admis que la situation relativement à nos chemins de fer est des plus désolantes, mais ce n'est pas une raison pour que l'honorable député demande la formation d'un comité, lequel, si j'ai bien compris son explication, serait investi d'une plus grande autorité que ne le serait la Chambre qui l'aurait constitué.

Il y a une autre raison pour laquelle je ne saurais être d'accord avec mon honorable ami. Il dit que, de nos jours, il y a tendance à donner tous les droits et les pouvoirs aux gouvernements. Je ne suis pas de son avis. Les droits et les pouvoirs appartiennent au Parlement, et ne doivent pas être livrés au Gouvernement; et certes, nous ne céderons pas ces droits et ces pouvoirs à un comité qui entendrait les témoignages, se ferait donner les documents, dirigerait le chemin de fer, puis en donnerait ensuite au Parlement les renseignements qu'il lui plairait. L'honorable député de Halifax dit que le comité qu'il propose serait sujet à critique. En d'autres mots, il prendrait la place du Gouvernement, parce que le Gouvernement a toute la responsabilité du triste état de nos chemins de fer, et d'après l'avis de mon honorable ami, c'est le comité qui devrait assumer cette responsabilité. Je ne crois pas que nous devrions prendre cette motion en considération. Pourquoi? Parce que, monsieur l'Orateur, nous ferions bien de prendre exemple des ouvriers à ce sujet. Quelle est la raison de la lutte entre le capital et le travail? Les ouvriers prétendent que l'atelier fermé devrait exister dans toute industrie afin d'éliminer la concurrence en réglementant les heures de travail, l'échelle des gages et le genre de travail à faire. Tout employé cherche à établir l'atelier fermé, mais mon honorable ami désire évidemment que nos chemins de fer nationaux canadiens soient exploités sous le régime d'administration ouverte. Il me semble que le réseau des chemins de fer nationaux canadiens a déjà assez de difficultés sur sa route, sans y ajouter celle de fournir à un comité de vingt-cinq ou trente-cinq membres des renseignements qui, subséquemment, pourraient servir aux compagnies rivales. S'il en était ainsi, il deviendrait très difficile de faire concurrence aux autres chemins de fer.

Mon honorable ami prétend que la situation est la même partout en ce qui concerne les chemins de fer, et il a fait allusion aux réseaux américains. Lorsque le gouvernement des Etats-Unis a décidé de conscrire ses jeunes gens, il a décidé de requisitionner les chemins de fer du pays. Le gouvernement américain a administré ces chemins de fer durant deux ans; il a augmenté les tarifs jusqu'à 750 millions par année, et le déficit annuel a été de 850 millions. En septembre dernier, les chemins de fer furent remis à leurs propriétaires, mais le gouvernement américain a donné 500 millions aux propriétaires, à titre d'indemnité, parce que les remblais de route avaient été déterriorés, et que le matériel roulant n'avait pas été remplacé, que l'énergie motrice faisait défaut.

Le gouvernement des Etats-Unis décida de voter 600 millions de dollars pour permettre aux chemins de fer de se rembourser au cours d'un certain laps de temps, de la perte qu'il leur faudrait supporter pour rétablir ces ouvrages dans leur ancien état de bon fonctionnement. Mais mon honorable ami a été mal avisé au sujet de la loi du transport adoptée par le sénat américain. Il s'agit de ce que l'on appelle dans le langage des gens du métier, la loi Esch-Cummings. Quand les chemins de fer furent rendus à leurs propriétaires particuliers, ceux qui, aux Etats-Unis, croyaient encore dans l'étatisme firent voter cette loi décrétant que la masse des valeurs de chemins de fer ne devrait pas rapporter plus de 6 pour 100 sur les placements. Cela explique pourquoi les chemins de fer américains sont dans un état aussi précaire. Ils ne peuvent mettre de titres sur le marché; quand ils ont demandé au public d'acheter leurs garanties, ils ont dû payer, sous forme d'intérêt, jusqu'à sept, sept et demie et huit pour cent. S'ils font d'autres émissions d'obligations, ils doivent tenir compte du fait que l'ensemble de leurs obligations ne doit pas rapporter plus de 6 pour 100. Mais en dépit de cet état de choses déprimant, il y a aux Etats-Unis, six chemins de fer dont l'exploitation se fait dans des conditions parfaitement sûres. Ainsi, par exemple, quand le réseau Wabash qui traverse une partie de l'Ontario fut restitué à ses propriétaires, en septembre, tous ceux au courant des questions de chemin de fer pensèrent que ce réseau ne tarderait pas à passer entre les mains d'un séquestre. Mais on avait nommé à l'administration de ce chemin un homme qui s'y entendait en matière d'exploitation et aujourd'hui, le chemin de fer du Wabash est au nombre des six réseaux des Etats-Unis qui font leurs frais et qui mettent de côté, chaque

mois, un montant pour frais d'outillage et d'entretien en vue d'assurer le succès de leur entreprise.

Mon honorable ami déclare qu'il ne faut pas confondre le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien. Je le reconnais; mais il y a lieu aussi de les distinguer au point de vue de l'administration: Je vais dire pourquoi. Des promoteurs ont offert en vente ces deux chemins de fer. Mais ceux du Pacifique-Canadien, après avoir terminé leur travail préliminaire, mirent le chemin entre les mains de gérants experts, ce qui assura le succès de l'entreprise. D'autre part, en ce qui regarde le Nord-Canadien, les promoteurs, une fois le chemin construit, négocièrent la vente de ce réseau à l'Etat et certains pensent qu'aujourd'hui, ils s'occupent de négocier pour leur propre compte le rachat de ce même réseau. Si vous me permettez, monsieur l'Orateur de vous faire connaître le commentaire du public et de lui donner la forme sous laquelle je l'ai entendu, le voici: Le groupe des promoteurs du Nord-Canadien a saigné à blanc le pays pour construire ses chemins de fer; il l'a saigné à blanc pour l'exploitation de son réseau et c'est ce qu'il veut faire encore pour racheter lui-même cette entreprise. L'opinion publique n'approuvera pas cela, ainsi que je le prouverai avant de terminer mes observations. Le Gouvernement a été forcé de prendre à sa charge plus de 17,000 milles de chemin de fer et il attend la fin des procédures en arbitrage pour s'emparer du Grand-Tronc. Si on l'attaque au sujet de sa politique de nationalisation, il se tourne vers l'opposition pour lui dire: Vous êtes responsable; c'est vous qui avez construit le Transcontinental national et qui avez subventionné le Grand-Tronc; c'est votre faute. Mais l'opposition libérale répond: Vous avez eu tort d'acquérir ces chemins de fer que vous auriez dû laisser entre les mains d'un sequestre. Mais, à mon sens, monsieur l'Orateur, les hommes publics n'ont aucun désir de perdre leur prestige, leur réputation et leur bonne renommée. Ils n'entendent pas promouvoir des politiques dont l'effet sera la destruction des partis qu'ils dirigent; ils sont animés d'un désir, celui de faire ce qui est juste et cela, en temps utile. Qu'on prenne par exemple, le parti libéral. En 1904, on a remanié deux ou trois fois les subsides fédéraux accordés aux provinces et les plus anciennes de celles-ci s'efforçaient toujours d'obtenir des conditions meilleures. Les autorités d'Ottawa estimèrent que les demandes étaient raisonnables, mais que si on y faisait droit, le Gouvernement fédéral s'exposerait à de nombreuses razzias sur le trésor public. Vers le même temps, la nouvelle administration du Grand-Tronc, sous la direction de feu M. Hays, décida de demander des subventions, afin de pouvoir atteindre les provinces de l'Ouest, et de procurer un débouché sur le littoral du Pacifique. Le Gouvernement du jour décida de considérer en bloc l'appel des anciennes provinces tendant à obtenir des meilleures conditions et la demande du Grand-Tronc, en vue d'obtenir des subventions. Cette ligne de conduite était-elle condamnable? Le gouvernement du jour était-il composé de mécréants? Pas du tout.

C'était à l'époque où deux nouvelles provinces venaient d'être créées dans la région des prairies; le pays regorgeait de richesses et sa prospérité était immense. C'est alors que ceux qui dirigeaient le navire de l'Etat décidèrent de satisfaire les demandes de la population de l'Ouest en même temps qu'ils accordaient de meilleures conditions aux vieilles provinces et qu'ils accueillaient favorablement la demande du Grand-Tronc. Que réclamaient les gens de l'Ouest à cette époque-là? Ils disaient que le chemin de fer Pacifique-Canadien n'avait pas un matériel roulant suffisant pour satisfaire aux besoins de leur région et qu'ils ne pouvaient pas avoir un bon service de chemin de fer à des taux raisonnables. Ils demandaient un meilleur service, et des lignes concurrentes. Le Gouvernement décida alors d'accorder au Grand-Tronc une subvention pour construire le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, mais à la condition qu'il exploiterait en même temps le chemin de fer national transcontinental qu'on devait construire à même les fonds publics. Pour juger l'attitude du gouvernement libéral, il faut remonter à 1904; on ne peut pas la juger d'après les motifs qu'on lui impute en l'année 1921. Cela serait injuste et ce serait récriminer et par conséquent créer du ressentiment parmi le public. Nous ne sommes pas ici pour dire: Vous avez fait la même chose, Je vous l'avais dit, Pourquoi ne m'avez-vous pas écouté? Notre devoir est d'aborder les problèmes tels qu'ils se présentent à nous sans récrimination aucune. Si nous voulons que le pays respecte ses hommes publics, il faut d'abord que nous nous respections les uns les autres.

Quelle a été la prétention du Gouvernement au sujet de sa politique de nationalisation? A cause de la guerre, les chemins de fer étaient dans l'impossibilité de faire face à leurs obligations, et le Gouvernement

a pensé qu'il était préférable de s'en porter acquéreur plutôt que de les laisser tomber en faillite, ce qui aurait considérablement nui au crédit du Canada sur les marchés financiers du monde. La raison est bonne, l'argument raisonnable; mais il y a plus que cela. La majorité des députés était en faveur de la nationalisation; elle voulait faire l'expérience; et c'est la majorité qui gouverne. J'ai déjà déclaré et je ne crains pas de répéter, ce soir, que je suis opposé à lá nationalisation qui, d'après moi, tue chez l'individu toute idée d'améliorer sa condition. Avec la nationalisation vous tombez dans la routine et il est impossible de s'assurer les services de bons directeurs, à moins qu'on ait la chance de trouver quelqu'un doué de l'énergie voulue pour faire son devoir jusqu'au bout, et c'est chose très rare à notre époque.

Dans tous les cas, voici comment j'envisage la situation; construits par les parlements d'autrefois les chemins de fer ont passé aux mains du gouvernement qui a précédé celui-ci. Voilà la situation qui se présente à nous. Allons-nous dire: Eh bien, essayons d'éluder la difficulté. Non, il est impossible de s'y soustraire. L'an dernier, les chemins de fer ont accusé un déficit de $48,000,000, cette année, $70,000,000 et, l'an prochain, probablement $100,000,000. On ne peut pas éluder la difficulté; il faut l'attaquer comme de vrais hommes d'affaires et tâcher de trouver le remède qui convient au mal. Comment peut-on agir autrement? On ne peut pas vendre les chemins de fer; personne ne les achèterait. On ne peut pas en faire cadeau; personne ne les accepterait. On ne peut même pas payer quelqu'un pour les prendre; il craindrait les frais que cela entrainerait. Va-t-on sacrifier l'argent du pays? Va-t-on laisser les chemins de fer se détériorer et le matériel devenir dans l'état où sont en train de devenir actuellement nos locomotives? Va-t-on laisser locomotives, matériel roulant et voies à l'abandon? Dans ce cas, les déficits ne feront qu'augmenter tous les ans et on ne pourra plus se débarrasser des réseaux. On a les chemins de fer; qu'on les exploite comme il faut et qu'on les entretienne en bon état. Si l'entreprise réussit, tant mieux; mais si on ne peut faire mieux que joindre les deux bouts, gardons les chemins de fer en bon état de fonctionnement et quand la situation sera meilleure on pourra s'en débarrasser, et comme ils seront soumis aux règlements de la Commission des chemins de fer, le public n'aura pas à payer les taux prohibitifs qu'il paye actuellement. Voilà quelle est d'après moi la seule solution. J'admets que le problème est immense, mais, après nous être prononcés en faveur de la nationalisation, allons-nous dire que la nationalisation des chemins de fer est une impossibilité au Canada? On ne peut pas faire cela avant d'en avoir fait loyalement l'expérience.

Qui donc est responsable de ce déficit puisque, après tout, si nous avions des surplus je suppose que les adversaires de la nationalisation ne trouveraient rien à dire et nous n'aurions pas à chercher des remèdes à la situation. Nous avons un déficit, qui en est responsable? Dans l'exploitation d'un chemin de fer, trois facteurs doivent entrer en ligne de compte: la direction, les employés et — dans le cas des réseaux appartenant à l'Etat, le public. Naturellement, une compagnie particulière doit aussi tenir compte du public, mais dans le cas des réseaux particuliers, le public paye les taux et absorbe les valeurs émises par les chemins de fer. Dans le cas des réseaux nationalisés, le public paye aussi les taux et, comme dans notre cas, il paye les déficits. Ces trois facteurs existent et leur influence ne varie pas.

Dans le cas des réseaux publics, il vous faut une direction qui puisse en appeler aux employés. Votre direction doit être établie sur une base démocratique et elle ne doit pas être autocratique. La direction des lignes de l'Etat doit acquérir la confiance de ses employés. La frayeur ne peut servir pour diriger ces employés. La direction doit être respectée par les employés et, quand le public voit que la direction fait de son mieux, que rien n'est caché et que l'exploitation du réseau réussit il a confiance à son tour dans la direction comme dans les employés. Comment pouvons-nous nous attendre à ce que les employés aient confiance dans la direction actuelle du réseau? Les directeurs sont en lutte les uns contre les autres depuis le commencement de la nationalisation. Actuellement, monsieur l'Orateur, le Gouvernement, par l'intermédiaire de sa direction des chemins de fer paye chaque année des montants considérables pour des marchandises expédiées par les chemins de fer nationaux mais qui n'ont jamais été livrées aux destinataires. Les choses en sont rendues à un tel point que le *Canadian Railroader*, organe officiel des fraternités de chemins de fer, supplie les employés de cesser ce pillage des trains de marchandises. Pouvez-vous blâmer les employés? Ils font ce qu'ils voient faire par les directeurs. Si la direction qui a eu l'an dernier un déficit de 48 millions peut se présenter de nouveau

cette année devant le Parlement avec un déficit de 70 millions et conserver la confiance du Gouvernement, quelle confiance les employés peuvent-ils avoir dans la direction? De plus, si l'on permet à la direction d'exploiter le réseau d'une manière telle que le pays soit forcé de supporter de pareilles dépenses et des déficits aussi énormes, pourquoi les employés ne se serviraient-ils pas quand ils en ont l'occasion? Ils font exactement ce que font leurs supérieurs, ni plus, ni moins. Croyez-vous, monsieur l'Orateur, qu'une direction comme celle-là puisse faire réussir la nationalisation? Mes paroles ont été notées et je n'ai pas l'intention de me répéter. Si je cherchais des avantages politiques, je ne dirais pas un mot, mais sous le régime démocratique je crois que la majorité doit gouverner. La majorité a demandé la nationalisation des chemins de fer. Donnez-lui la nationalisation, mais ne détruisez pas cette nationalisation et ne détruisez pas l'espoir de ceux qui croient en elle. Je dis qu'il est du devoir de modifier tout cela. Si les employés n'ont aucune confiance dans la direction, comment le public peut-il avoir confiance dans le réseau national? C'est un fiasco complet. D'un bout à l'autre du pays, les journaux disent à leurs lecteurs qu'il est impossible de mener à bien la direction des chemins de fer et, maintenant, le public a perdu confiance dans la nationalisation. Je crois que pour le bien du pays — et je pourrais demander au Gouvernement de le faire pour son propre bien — le Gouvernement devrait changer cet état de choses, et il ne saurait le changer trop tôt; car il aura non seulement à souffrir de la dislocation générale qui se produira, mais le pays sera ruiné, et c'est une chose que le pays ne peut pas endurer.

J'accuse la direction actuelle d'être responsable de la situation de nos chemins de fer. Le réseau est dirigé par un monsieur qui, pendant toute sa vie, a été affilié au groupe des organisateurs ou promoteurs qui ont organisé le Canadian Northern et ses 65 compagnies subsidiaires. Dans l'exploitation courante des chemins de fer, il y a une ligne principale avec des lignes affluentes. Les affluents servent à grossir les revenus de la ligne principale. Au Canadian Northern, c'est différent; les affluents n'ont nourri que les promoteurs, ils n'ont jamais nourri la ligne principale. La situation est aussi mauvaise aujourd'hui et, même si elle ne l'est pas, le public croit qu'elle l'est, ce qui revient exactement au même. Quand le peuple voit les déficits de notre réseau national, il continue à croire que les lignes affluentes n'alimentent pas la ligne principale et que, en tous les cas, ils ne grossissent pas le trésor du réseau.

Les promoteurs ne sauraient être des directeurs de chemins de fer. L'organisation est un art tandis que l'exploitation est une science. Le promoteur veut un profit rapide. Il fait appel aux faiseurs de projets, aux risque-tout et aux intrigants machinateurs.

Mais l'administration des chemins de fer est une science et l'administrateur scientifique prévoit l'application de principes enseignés par l'expérience. Il n'y a pas de comparaison possible entre les deux. Les promoteurs ne peuvent pas administrer. Ils peuvent continuer à promouvoir et actuellement ils développent les déficits annuels. Mais en voilà assez. Avec la permission de la Chambre, je vais dire en une seule phrase ce que je pense à ce sujet. Un promoteur reste toujours promoteur. Je dis que si le Gouvernement continue avec l'administration actuelle du réseau des chemins de fer nationaux canadiens, sa responsabilité sera très grande. Il désespère ceux qui croient qu'avec la concurrence dans ce pays, nous pouvons avoir un meilleur service avec des tarifs convenables. Cela sera impossible si l'administration reste entre les mains de ceux qui dirigent actuellement notre réseau de chemins de fer. D'après M. A. B. Johnston, le président de l'association des chemins de fer aux Etats-Unis, "Le transport est une question d'affaire, et c'est l'affaire des hommes d'affaires d'organiser le transport d'après le principe des affaires." Je ferai de mon mieux pour discuter la situation comme quelqu'un qui voudrait être un homme d'affaires, qui a étudié cette question avec toute sa modeste habileté et qui désire, que son opinion l'emporte ou non, la donner à la Chambre avec la satisfaction d'avoir fait son devoir.

L'administration de tout chemin de fer devrait remplacer sans délai les locomotives usées qui traînent partout sur les réseaux de chemin de fer de ce continent. D'après les chiffres que j'ai recueillis il y a sur ce continent plus de 20,000 locomotives démodées qu'on ne saurait envoyer à la vieille ferraille parce qu'en ce moment on ne peut pas les remplacer. Il faut aujourd'hui de $50,000 à $55,000 pour construire une locomotive moderne, si les chiffres que j'ai pu me procurer sont exacts. Les experts techniques des chemins de fer des Etats-Unis constatant qu'ils ne pouvaient pas se procurer par l'émission d'obligation les fonds nécessaires pour remplacer leur force mo-

trice ont imaginé des moyens, grâce auxquels une vieille locomotive qui ne peut remorquer aujourd'hui qu'un quart de sa traction ordinaire, pourra quand elle sera réparée, remorquer autant qu'une machine qui a coûté $50,000 ou $55,000. Il ne s'agit pas là d'expérience; l'opération s'est faite sur l'un des chemins de fer de l'est des Etats-Unis. Les réparations coûtent environ $22,000 et elles transforment une locomotive hors d'usage en une machine des plus puissantes sur la voie. Les chemins de fer devraient avoir dans leurs chantiers et leurs ateliers des instruments et un outillage scientifiques convenables. J'admets que la guerre est responsable du fait que les ateliers ne sont pas équipés pour faire ce genre d'ouvrage; mais si les chemins de fer voulaient conclure des marchés avec les compagnies qui réparent les vieilles machines, je ne doute pas que ces compagnies seraient enchantées de faire le travail à peu près pour moitié prix de ce qu'il en coûte aux chemins de fer pour continuer l'exploitation avec leur matériel roulant. Si l'on passait des marchés pour réparer les locomotives qui sont maintenant en usage, dans peu d'années les chemins de fer canadiens auraient d'excellentes machines motrices. Mais le pouvoir moteur n'est pas la seule question à examiner; je pense qu'une administration scientifique s'occuperait de réduire les courbes et les rampes.

La question de la concurrence, monsieur l'Orateur, est très intéressante. Les experts de chemin de fer affirment que les difficultés qui ont amené la situation actuelle des chemins de fer sont dues principalement au doublement des lignes; mais il me semble que nos administrations de chemin de fer instruites par le résultat de ce doublement, ne devraient pas pousser aux mêmes conséquences par ailleurs. C'est une dépense inutile d'avoir des trains qui en réalité circulent côte à côte, et de consumer du charbon, et de payer des salaires à des équipes doubles. Une direction scientifique et expérimentée éliminerait un grand nombre de trains tandis qu'avec des locomotives refaites on pourrait transporter plus de fret avec moins d'employés. Mais, monsieur l'Orateur, quand la direction d'un chemin de fer doit compter avec les employés et aussi avec le Parlement, elle a peur d'agir et pendant qu'elle hésite, les déficits s'accumulent chaque année. Une question importante est celle des terminus. Pour l'administration des chemins de fer comme pour le public voyageur, je conseillerais de faire utiliser les mêmes terminus autant que possible par les différentes lignes, en ayant soin, naturellement, de ne pas porter préjudice au trafic des compagnies propriétaires des termini.

La question de conclure des marchés pour le matériel roulant est excessivement importante et sérieuse. Quand les chemins de fer canadiens nationaux ont besoin de matériel roulant ou de machines motrices, ils l'annoncent en réalité d'avance par les crédits votés au Parlement. Ceux qui fournissent les matières premières aussi bien que les ouvriers, savent que la direction sera bientôt sur le marché et le C.P.R., le seul concurrent de nos chemins de fer profite par le fait d'un avantage qu'il n'aurait pas eu autrement dans le cas d'un concurrent privé. Si le C.P.R. voulait obtenir un crédit pour un service quelconque, il l'obtiendrait à une assemblée d'actionnaires.

Or, dès qu'un crédit est accordé par le Parlement à l'administration des chemins de fer nationaux canadiens aux fins de se procurer la force motrice ou du matériel roulant, leur concurrent — et je suis personnellement au fait de ce qui se passe— fait irruption sur le marché sans délai. Quel est donc le but que l'on vise en agissant ainsi? Le seul objectif visé, c'est de faire hausser les prix, car la compagnie du Pacifique-Canadien n'a nullement l'intention d'adjuger des entreprises. Or, du moment que les prix des matières premières sont à la hausse, les chemins de fer de l'Etat sont forcés de payer plus cher pour le matériel roulant nécessaire à leur exploitation. Hier encore, j'ai lu un article dans les journaux de Montréal annonçant que la Canada Car Company n'a pas encore reçu de commande de l'Etat, bien qu'il soit au vu et au su de tout le monde que le Gouvernement fera prochainement irruption sur le marché afin d'acheter du matériel roulant. Voyez d'un autre côté dans quelle situation se trouve la National Steel Car Company. Cette compagnie obtient des entreprises pour tenir ses usines en pleine activité pendant à peine trois ou quatre mois de l'année. Or, les ouvriers, sachant qu'ils auront du travail uniquement pour une durée de trois ou quatre mois, augmentent en conséquence la somme de leurs revendications. Les propriétaires d'immeubles également, sachant que leurs maisons ne seront occupées que pendant trois ou quatre mois de l'année, élèvent le prix des loyers tandis que les détaillants du quartier, qui sont susceptibles de rester avec des approvisionnements considérables

sur les bras, exigent tout naturellement des prix fort élevés. Le seul recours qui reste aux ouvriers, c'est d'exiger de plus forts salaires, puisqu'ils sont dans l'obligation de payer des prix plus élevés pour leurs loyers et pour tout ce qu'ils achètent.

Mais cet état de choses a une autre conséquence, encore pire que celles-là. Les ouvriers, qui travaillent pendant quelques mois à peine dans le cours d'une année, perdent de leur capacité, de sorte que le réseau des chemins de fer nationaux canadiens paie fort cher le matériel roulant qu'il achète.

Si la Chambre veut bien me le permettre, monsieur l'Orateur, j'insérerai dans les colonnes du hansard les chiffres officiels, touchant l'achat du matériel de traction et du matériel roulant par les chemins de fer tant du Canada que des Etats-Unis, dans le cours de l'exercice 1920. Locomotives, 1,770 au prix global de $106,000,000. Wagons à voyages, 997 au prix de $23,000,000. Wagons à marchandises, 73,593, au prix de $221,000,000, formant un grand total de $350,000,000. Or, le réseau en chemins de fer de l'Etat paie une part du prix d'achat de ce matériel roulant et du matériel de traction. Le moment est donc arrivé, à mon avis, d'établir un système scientifique afin de mettre un terme au gaspillage dont souffrent chaque année nos chemins de fer nationaux. D'après moi, l'administration devrait s'efforcer d'obtenir le plus fort rendement avec l'économie la plus stricte. Je prendrai la liberté, monsieur l'Orateur, d'appeler l'attention de la Chambre sur une expérience qui a été tentée sur le réseau de Pennsylvania Railway. Lorsque ce chemin de fer fut remis aux mains de ses directeurs par le gouvernement des Etats-Unis, les dépenses étaient tellement augmentées, le favoritisme avait été pratiqué sur une si vaste échelle, sous le régime de la nationalisation, que dans le cours du premier mois d'exploitation par la compagnie particulière, l'administration fut contrainte de renvoyer 15,000 employés de service. Des troubles surgirent sur tout le parcours du réseau, mais la direction de la compagnie fit appel à l'esprit de justice des employés. Les directeurs firent comprendre aux employés qu'ils les considéraient comme des associés. Des comités où les employés et la direction étaient également représentés furent constitués; ces comités se réunissent régulièrement tous les mois par toute l'étendue du réseau. On discute librement tous les problèmes et on leur donne une solution; or du moment que le comité mixte a pris une décision appuyée par les deux tiers des délégués, la question est réglée une fois pour toutes sur tout le réseau. Tous les journaux des Etats-Unis, monsieur l'Orateur, ont dit beaucoup de bien de cette innovation, prédisant que la mise à exécution de ce plan avait porté le coup de mort aux grèves sur le réseau du Pennsylvania. Je désire donc que mes collègues n'oublient pas cette expérience du Pennsylvania Railway, car je veux m'en servir comme d'un exemple dans le projet que j'avais l'intention de soumettre à l'assentiment du Parlement, si je ne m'étais décidé à prendre la parole sur la motion de mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean). Or, puisque je suis dans l'impossibilité de présenter la résolution que j'avais préparée et de provoquer un vote à ce sujet, j'incluerai dans mes remarques les considérants sur lesquels elle s'appuie et ce sera là ma contribution aux efforts qui sont tentés pour résoudre le problème épineux des chemins de fer en Canada. Je suis d'avis, monsieur l'Orateur, qu'avec un peu de doigté, nous pourrions faire comprendre aux employés des chemins de fer de l'Etat que le tarif des salaires de McAdoo ainsi que la convention de Chicago sont impuissants à résoudre le problème, en tant qu'il les concerne. Le tarif des salaires de McAdoo fût mis en vigueur aux Etats-Unis à le veille de l'ouverture de la campagne présidentielle. On visait un but politique en agissant ainsi; cependant, monsieur l'Orateur, la mise en vigueur de ce tarif de salaires a porté les salaires des chemins de fer du continent américain de $1,500,000,000 à $3,600,000,000 dans l'espace de quatre années. Les employés s'appuyant sur le tarif de salaires fixé par M. McAdoo se réunirent en convention et conclurent l'arrangement que l'on désigne sous le nom de convention de Chicago. Je citerai à l'attention de la Chambre, quelques exemples touchant l'influence que cette convention a exercée et j'ai la conviction qu'après cela mes honorables collègues se rendront compte pour quelle raison les chemins de fer sont dans une situation aussi déplorable à l'heure qu'il est tant aux Etats-Unis qu'en Canada.

Avec le régime de l'atelier fermé et l'accord de Chicago, qui sont deux choses différentes, l'élément ouvrier adopte une politique dont la conséquence est que moins chacun fera d'ouvrage plus les autres en auront à faire.

Voyons maintenant à quoi aboutit cet accord de Chicago, selon que le rapporte la

commission des chemins de fer américains, laquelle s'est réunie récemment à Chicago:

La compagnie de chemin de fer du Père-Marquette a dû payer à quatre employés de pompes, en arriéré, la somme de $9,364, à cause d'un changement de titres dus à une décision du directeur général se conformant à cet accord.

A un réparateur de wagons sur le chemin de fer de la Virginie, il fut payé $1,000 pour de l'ouvrage qu'il n'avait pas fait. On l'avait congédié, avec d'autres parce qu'on n'avait plus rien à lui faire faire. Ses "droits d'ancienneté" obligeant la compagnie à le reprendre, il reçut des arrérages et des heures supplémentaires.

Ce sont là, monsieur l'Orateur, des exemples d'individus qui, sans travailler, mais simplement parce que les protège l'exclusivisme et parce que les influences de l'accord de Chicago ont fait assaut sur la caisse des chemins de fer américains. Lorsque c'était le gouvernement qui exploitait ces chemins, les employés ont su mettre à profit le favoritisme politique; mais maintenant que les chemins de fer sont retombés dans les mains des particuliers, ceux-ci ne peuvent souffrir de telles actions, et monsieur l'Orateur, dans un cas où les demandes des employés sont excessives, serait-il bien malaisé de leur faire comprendre qu'ils agissent au détriment de leurs propres intérêts? Mais non, monsieur l'Orateur, l'administration dépense et les employés veulent en faire autant.

Si la Chambre veut bien me donner quelques minutes de plus son attention, je lui dirai que le remède à cet état de choses me paraît être de tenir compte de la double opération que nécessite le service d'un chemin de fer: opération mécanique d'abord, laquelle regarde les employés. Il faut donc que ceux-ci aient des représentants dans la commission. Je ne saurais admettre, monsieur l'Orateur, que le premier ministre puisse espérer réussir avec des administrateurs qui depuis douze, quinze, dix-huit mois, ou même deux ans, n'ont pas mis les pieds à Toronto. On ne peut les tenir responsables d'une besogne pour laquelle ils ne sont pas faits. Ils n'ont pas une connaissance même superficielle du fonctionnement d'un chemin de fer. Toute l'administration est dans les mains d'un homme, et cet homme n'a pas la confiance du pays. Si le premier ministre voulait bien me le permettre, je lui conseillerais d'abolir la présente commission, et de la remplacer par une autre commission composée d'experts et de techniciens. Faites diriger par trois hommes l'exploitation matérielle de la voie; assurez-vous les services de trois experts qui s'y entendent dans l'outillage, l'entretien et la mise en service; ayez pour les achats deux experts et nommez comme président un directeur versé dans la connaissance des chemins de fer et investi de la plus haute autorité. Par-dessus tout, monsieur l'Orateur, afin de donner confiance au public, qu'une vérification ait lieu des livres du réseau par les soins de l'auditeur général. Il n'est pas à l'emploi du Gouvernement, mais à l'emploi du Parlement, et il a la confiance du pays. On objectera peut-être la nécessité d'accroître son personnel, mais cette objection ne tient pas debout. Les comptables qui, dans le moment, s'emploient à la vérification des livres doivent avoir augmenté le nombre de leurs aides, en vue de suffir à la besogne, et autant vaut que le travail soit fait sous la direction de l'auditeur général.

Pour appuyer le régime de la nationalisation à laquelle on doit le rachat de ce réseau, il faudra qu'après cette vérification et sur la demande des membres de cette Chambre, les livres soient apportés ici, avec l'assentiment du directeur de l'exploitation et celui du cabinet, pour que le pays sache qu'il n'y a rien à dissimuler. Par ce moyen vous rétablirez la confiance du public.

Certains députés voudraient faire servir la situation des chemins de fer à leurs visées politiques. Je dis que le problème est trop important, trop engoissant, pour qu'on le traite de cette façon. Abordons-le en hommes pratiques; faisons appel à ceux qui, de l'autre côté de la frontière, ont su, grâce à leur connaissance approfondie de la question, rétablir, depuis le mois de septembre dernier, six de ces chemins de fer devenus presque insolvables. Peut-être que cette idée de chercher de l'aide hors du Canada dans la circonstance, répugne à quelques-uns; mais, monsieur l'Orateur, que ceux-là me permettent de leur citer l'exemple des actionnaires du Grand-Tronc, presque tous de bons Anglais habitant la Grande-Bretagne. Fatigués de cette succession de déficits, ils n'hésitèrent pas à faire venir de la Californie M. Hays que l'on engagea pour cinq ans, avec mission, hautement rétribuée, de remettre l'entreprise sur des bases solides.

Il se rendit à Montréal avec une équipe complète d'experts techniques et fut chargé de la direction absolue du réseau. Qu'arriva-t-il? Pour la première fois dans l'histoire du Grand-Tronc il fut payé un dividende sur toutes les actions. Les actionnaires avaient donc bien fait de retenir les services de M. Hays. S'il est vrai que nous voulons le succès de la nationalisation, nous devrons prendre une attitude semblable, dans l'intérêt du pays, et si après cela nous sommes encore incapables de mener l'entreprise à bonne fin, ceux qui viendront

après nous pourront dire qu'en décidant le rachat des chemins de fer le Parlement a commis une erreur et n'a pu se montrer à la hauteur de la tâche qu'il avait assumée et qui était vouée, dès le début, à un insuccès complet.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'apprécie la manière pondérée et impartiale dont l'auteur de la proposition d'amendement a exposé sa cause, ainsi que la conviction et la science dont s'inspiraient les observations présentées ensuite par l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier). On nous demande, sous forme de proposition d'amendement, l'institution d'un comité permanent, c'est là tout ce qu'il s'agit de considérer. Cependant, bien qu'il semble désirer que le Parlement se prononce, l'auteur de la motion, connaissant l'attitude générale du Gouvernement à l'égard de cette proposition, autant que le Gouvernement pouvait l'avoir fait connaître alors a eu la franchise de déclarer, lorsque son projet figurait encore au Feuilleton comme motion ordinaire, qu'il ne croyait pas opportun d'en presser l'adoption par voie de proposition d'amendement à la proposition de passer à l'examen des subsides. Cette proposition est maintenant présentée sous forme de motion par laquelle on demande l'institution d'un comité permanent pour cette session. Je crois devoir être plus explicite que je ne l'ai encore été par rapport à l'objet qu'on lui a donné. D'accord en cela avec le député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) je dirai qu'il est chimérique de la part du député d'Halifax (M. A. K. Maclean) d'espérer les résultats qu'il attend d'un comité parlementaire.

J'admets, toutefois, par suite de l'impression née de ce projet quand il a paru au Feuilleton, qu'il conviendrait de charger un comité parlementaire d'étudier certaines des phases pratiques de cette question de chemins de fer. D'ailleurs, plus d'un député a dû trouver qu'il faudrait, par quelque moyen, répartir le fardeau qui pèse de plus en plus sur le Parlement lui-même et obtenir de la part des députés la somme de travail qu'ils peuvent accomplir par l'entremise des comités. Il faudrait éviter néanmoins de confier à un comité des tâches attribuables au Parlement lui-même et d'enlever au Gouvernement l'initiative sur laquelle repose sa responsabilité.

Je ferai tout d'abord allusion à la situation générale des chemins de fer, que ce débat concerne naturellement. Sous le rapport financier l'exploitation de ces lignes a laissé à désirer; l'année dernière le déficit a été considérable et cette année il l'est encore plus. L'existence des déficits dépend de raisons particulières et si puissantes que quiconque a étudié le sujet à fond ne pouvait guère s'attendre à d'autres résultats que ceux-là. D'un autre côté, l'horizon est loin d'être aussi sombre qu'on a tenté de le faire croire dans cette Chambre ou ailleurs. Il ne faut pas oublier, comme l'a dit le ministre des Chemins de fer (M. Reid), les règlements considérables qu'il s'est agi d'effectuer en déboursant de l'argent à titre d'augmentations de salaires pour une période de temps non comprise dans celle à laquelle la commission des chemins de fer avait entendu que l'augmentation des tarifs fût appliquée. Voilà à quoi il faut attribuer une très grande partie du déficit.

Il existe d'autres causes, mais j'en parlerai en temps plus opportun, quand la Chambre sera appelée à examiner en détail les faits et les chiffres qui s'y rattachent. Pour peu que l'on étudie le problème dans son ensemble il n'y a pas lieu d'être étonné des difficultés extraordinaires du Canada par rapport aux chemins de fer. Pourquoi? Parce qu'elles résultent inévitablement du malaise universel par suite duquel tous les pays se sont trouvés aux prises avec des difficultés de cette même nature.

L'auteur du projet de résolution a parlé des Etats-Unis et de l'Angleterre et, pour faire comprendre à la députation en présence de quel problème formidable se trouve la république voisine, le député de Saint-Hyacinthe a exposé des faits très significatifs se rapportant à la situation des voies ferrées des Etats-Unis. Au cours de la guerre, les chemins de fer des deux pays ont été placés sous la direction du pouvoir public. C'était un essai et on ne s'attendait pas, bien entendu, qu'il réussirait aussi bien pendant les premières années que lorsqu'on aurait acquis de l'expérience.

M'est-il permis de dire, en passant, que je ne pense pas qu'il y ait dans tout autre pays belligérant un spécialiste dans les questions de chemins de fer qui refuserait d'admettre que le problème du transport a été plus complètement résolu en ce pays qu'aux Etats-Unis, en Angleterre, voire même chez toute autre nation d'une grande importance. Durant la guerre, le transport s'est effectué dans d'excellentes conditions; nous n'avons pas éprouvé l'encombrement comme en Angleterre et aux Etats-Unis, surtout en ce dernier pays.

Outre le fardeau que le conflit a fait peser sur ces pays-là pendant les premières années de l'exploitation par l'état, les salaires des employés et les prix des matériaux ont, dans cet intervalle, augmenté avec une rapidité inusité. La kyrielle des sentences arbitrales de M. McAdoo, aux Etats-Unis, et des sentences analogues en Angleterre et au Canada a considérablement accru le fardeau imposé aux voies ferrées, et les prix des matériaux l'ont aussi augmenté, mais dans une moindre mesure. Cependant, les deux ont fait peser sur l'exploitation des chemins de fer des charges que le relèvement des tarifs ne pouvait pas contrebalancer.

On peut augmenter les tarifs jusqu'à un certain point et, en les augmentant, gonfler les recettes; cependant, il y a une mesure qu'on ne saurait dépasser; lorsqu'ils sont rendus à un certain chiffre, il n'y a pas d'augmentation correspondante des recettes. En un mot, le relèvement des tarifs n'a pas compensé complètement, ni approximativement la hausse formidable de la main-d'œuvre et des matériaux. Cette situation régnait partout.

Il n'aurait pas été étrange que nous eussions eu au Canada un fardeau particulier, un fardeau de plus que celui que supportaient également d'autres pays où les conditions du transport ressemblaient aux nôtres. Cependant, je ne sache pas que notre fardeau soit beaucoup plus lourd, toutes proportions gardées. Je n'ai pas appris que, eu égard au chiffre de leur population et leurs forces, les Etats-Unis ont à résoudre un problème moins compliqué que le nôtre. Certes, les calculs des députés d'Halifax et de Saint-Hyacinthe indiquent que le fardeau qu'ils auront à porter cette année et l'an prochain peut bien se comparer à celui qui pèsera sur nous, étant donné le chiffre de notre population. Pourtant, je déclare qu'il ne serait pas étrange que nous eussions une charge exceptionnelle en ce pays. Pourquoi donc? En premier lieu, notre pays couvre une superficie considérable. Nous avons un grand territoire et plus le territoire d'un pays est grand en comparaison de sa population, plus doit être lourd le fardeau de ses voies ferrées et plus le transport de la marchandise doit coûter cher. Par conséquent, il n'est que raisonnable de supposer que le problème des chemins de fer sera plus important en ce pays que dans d'autres jusqu'à ce que notre population soit mieux proportionnée à l'étendue de notre territoire. C'est simplement un acte de justice d'avoir ce fait présent à l'esprit en examinant le point que j'espère établir ensuite.

En entreprenant d'exposer l'autre raison pour laquelle nous devrions nous attendre au Canada à un problème exceptionnel de chemins de fer, j'espère que j'y réussirai sans chercher aucunement des avantages politiques pour un parti. Peu importe ceux auxquels cette situation doit être attribuée. J'ai mon idée à ce sujet; d'autres peuvent avoir la leur. Mais, il ne s'agit pas de cela en ce moment. Il est vrai qu'au Canada nous n'avons prévu raisonnablement les besoins en fait de voies ferrées et que, en ce qui concerne les réseaux transcontinentaux, nous nous sommes trop hâtés d'en établir. Nul ne saurait dire de combien d'années nous avons devancé l'heure; est-ce de dix, vingt ou peut-être trente années? Tous les bons citoyens et tous les hommes publics qui comprennent leur devoir devraient s'efforcer d'abréger le plus possible cet intervalle de temps. Pour ma part, je ne suis point découragé. Je suis plus confiant aujourd'hui que je l'ai été pendant longtemps que les déficits des chemins de fer disparaîtront dans quelques années, que nous parviendrons au moment où les voies déjà établies pourront être avantageusement utilisées, et où ces grandes entreprises de chemins de fer commencées dans une large mesure pour coloniser le pays et pour des fins politiques — pour des fins honorables de haute politique dans quelques cas — où ces entreprises, dis-je, entreront aussi dans la catégorie des entreprises commerciales.

Cela est en voie d'accomplissement à l'heure actuelle, et le Parlement devra faire tendre tous ses efforts vers la réalisation de cet objectif. Mais, de quelque activité que nous fassions preuve, il s'écoulera encore quelque temps d'ici à ce que nous atteignions notre but; étant donnée la nature même des choses, il se passera forcément quelques années avant que les voies ferrées qui composent maintenant le réseau de l'Etat, ayant été établies pour d'autres fins — c'est-à-dire comme des placements susceptibles de rapporter un dividende dans un délai raisonnable — deviennent des entreprises commerciales aussi bien que des spéculations politiques.

Il y a assurément lieu de conclure que la situation actuelle de voies ferrées ne doit pas nous surprendre ni être nécessairement attribuée aux fautes d'administration. Il peut y en avoir, mais il ne s'agit pas de cela dans la présente discussion. De plus, il n'y a pas lieu de l'attribuer au système qui serait défectueux. Toutes les administrations ont leurs défauts. Le système en a incontestablement. Tous les systèmes sont entachés. Cependant, je n'en connais

pas d'autre que nous pourrions adopter que celui de l'exploitation par l'Etat, dans l'impasse où se trouvent nos chemins de fer. Si quelqu'un peut remonter à trois ou quatre années en arrière et m'indiquer quel autre système on aurait pu suivre, je serais bien aise de l'écouter. Je ne pense pas qu'il y eut alors ou qu'il y ait maintenant un autre système que celui que nous avons adopté. On pourrait peut-être avoir une meilleure conception du mode de gestion. Je ne suis pas prêt à discuter ce point, mais, quoi qu'il en soit, il ne s'ensuit pas nécessairement que le principe de l'administration est fautif parce que l'exploitation accuse de gros déficits, des déficits plus considérables que celui de l'an dernier, qui était lui-même plus fort que celui de l'année précédente. Il ne s'ensuit pas non plus de ce seul fait que le mode de création de la corporation et l'attribution de la responsabilité soient répréhensibles, et il s'ensuit encore moins que l'exploitation par l'Etat soit en elle-même peu sage. Cela soit dit en manière de commentaire général sur la situation des chemins de fer.

J'entreprendrai maintenant de discuter tout particulièrement le projet de résolution et ce qu'on peut attendre, selon moi, d'un comité spécial de cette Chambre, ainsi que ce qu'on peut lui soumettre. L'auteur de la motion, l'un des représentants d'Halifax (M. Maclean), a fait ressortir la nécessité d'obtenir plus de lumière, et pour les membres du Parlement et pour le public, sur les principaux faits qui ont trait aux chemins de fer du Canada. Je serais bien aise qu'on pût trouver un moyen de répandre davantage la vérité au sujet de nos voies ferrées, en un mot, de mieux renseigner le public canadien. Ce serait là une noble et honorable aspiration. L'honorable député pense aussi que le comité pourrait contribuer à établir un lien entre les chemins de fer et le public. Je n'ai pas, que je sache, fait d'étude particulière des fonctions des comités spéciaux ou des comités permanents du Parlement; cependant, si mon expérience vaut quelque chose, elle m'engagerait à conclure qu'on ne saurait trop préciser les attributions confiées à un comité spécial. L'auteur de la motion fait partie de la Chambre depuis plusieurs années; il a été membre de maint comité, et je l'ai pas entendu vanter la compétence ou l'utilité des comités spéciaux. De fait, il a pris soin de dire que le comité parlementaire des chemins de fer, qui est peut-être le plus important que nous ayons, est traditionnellement impropre à l'accomplissement d'une tâche comme celle qu'il songe à confier à ce comité spécial. Je ne connais pas de raison particulière pour qu'il en soit ainsi; mais pourquoi avons-nous attribué des devoirs déterminés à d'autres comités et pourquoi cherche-t-on à conférer à celui-ci des pouvoirs presque absolus et compte-t-on qu'il accomplira l'impossible à l'instar d'une commission ambulante?

L'honorable député semble avoir en l'idée que si nous réussissons simplement à nommer un comité spécial parlementaire et à en rendre l'accès complètement libre, ce comité tranchera tous les problèmes qui existent sur la terre. Ainsi, il décidera quelles lignes d'embranchement doivent être établies; il réglera la question des tarifs de chemins de fer. L'honorable député a discuté ce point assez longuement, bien que ces questions aient été commises à un groupe de spécialistes connus sous la désignation de "commission des chemins de fer". Le comité dira si le chemin de fer de la baie d'Hudson doit être parachevé. Il décidera si tel groupe de bâtiments de notre marine marchande qui font la navette entre Halifax et Terre-Neuve restera sur cet itinéraire, ou quel sera le meilleur emploi à faire des vaisseaux. Cela fait, il deviendra une manière d'établissement d'éducation pour renseigner tout le public du Canada sur nos chemins de fer, une sorte de collège, d'université et d'école de correspondance tout à la fois. Franchement, je ne conçois pas comment un comité parlementaire pourrait remplir des fonctions aussi considérables.

Je ne pense pas non plus que, siègeant ici comme membres du Parlement et discutant une résolution, nous soyons en mesure de déterminer le plus sagement ce que devrait entreprendre un comité permanent de la Chambre relativement aux chemins de fer nationaux et à la marine marchande. Il est de la plus grande importance que, si un comité permanent est créé—et il me semble bon de le créer pour certains objets que je nommerai tout à l'heure—et s'il doit être maintenu, ses fonctions, pouvoirs et responsabilités soient étudiés à fond afin que ce comité sache à quoi s'en tenir, quels services il est appelé à rendre à la Chambre. Par conséquent, il s'adonnera à son travail avec l'espérance de bien s'acquitter de son devoir. Je me propose donc d'exposer la tâche que le Parlement devrait confier à ce comité. En même temps il s'agira d'examiner et de décider si le comité pourrait être maintenu pour certaines fins, et si oui, pour quels objets.

Il y a une semaine environ, j'ai discuté un sujet de cette nature à la Chambre. J'ai dit alors que le Parlement devrait considérer si, oui on non, le Parlement devrait étudier le problème si controversé de savoir comment la Chambre peut être tenue au courant de tout ce qui intéresse les chemins de fer et la marine marchande et leur exploitation, chose que le Parlement devrait connaître afin de discuter en connaissance de cause la meilleure politique à suivre touchant ces questions, sans que, d'un autre côté, l'administration de ces services soit exposée à avoir les mains liées. Tel est le problème à résoudre.

Si ce comité peut présenter au Parlement des conclusions satisfaisantes dans ce sens, il s'acquittera d'un devoir sérieux envers le Parlement et rendra un service réel au pays. Je crois que cela peut se faire; je crois que cela se fera; je crois que cela doit être fait. Nous devons trouver un moyen en vertu duquel le Parlement soit renseigné au sujet de l'administration et de l'exploitation des chemins de fer et de la marine marchande sans que, en même temps, l'exploitation de ces services subisse des ennuis et sans que les directeurs soient dans l'impossibilité de conduire les affaires. A moins qu'il n'y ait des restrictions—dans tous les cas, en ce qui concerne les entreprises en marche ou celles qui ont été terminées récemment—à moins qu'il y ait des conditions d'imposées, à moins que l'on ne prenne quelque arrangement pour empêcher la conduite des administrateurs d'être exposée en cette Chambre, de jour en jour, au bénéfice de quelque particulier, de quelque concurrent, un peu partout dans le pays, ou bien encore d'un parti ou d'un candidat politique, à moins que l'on fasse quelque chose sans les conséquences que je viens d'énumérer, il vaut aussi bien abandonner l'espoir d'une bonne administration du réseau national canadien.

Est-il un directeur de ce réseau qui proposerait que ses actes administratifs soient exposés quotidiennement au grand jour des débats parlementaires? L'administration ne le voudra jamais, et je crois sincèrement que pas un homme, que pas un groupe d'hommes qui se rendent compte d'une entreprise et d'une responsabilité aussi gigantesque ne se trouveraient pour accepter cette tâche si l'on n'impose pas de restrictions sous ce rapport. Ainsi donc, si le comité est muni de tous les pouvoirs nécessaires à cette politique, c'est une tâche qu'il peut très bien entreprendre, et ce sera un honneur pour un comité, quel qu'il soit, de pouvoir se présenter devant le Parlement avec une solution de ce problème.

De plus, et cette question a également été abordée par des honorables députés qui ont pris la parole avant moi, il y a peut-être lieu de se demander—à tort ou à raison—si le système de vérification aujourd'hui en vogue touchant l'exploitation du réseau national et de la marine marchande peut être amélioré, si cette vérification devrait se faire sous la responsabilité de l'auditeur général. Je ne me prononcerai pas à ce sujet. Je sais que certains prétendent fortement que ce changement est impossible. Mais, je pense que le comité pourrait très bien s'enquérir—l'auditeur général et tous les autres témoins que le comité voudrait entendre pourraient rendre témoignage à cet égard—s'il y a lieu d'améliorer le système de vérification, et en même temps si la vérification devrait se faire sous la responsabilité de l'auditeur général, ou en commun, ou peut-être sous la responsabilité, d'une maison nommée à cet effet, avec la responsabilité, en dernier ressort, de l'auditeur général.

Il serait à propos d'étudier cette question.

Il m'a été suggéré aussi qu'il devrait y avoir de plus amples renseignements sur l'exploitation de ce chemin de fer, dans le rapport annuel, qu'il ne s'en trouve généralement dans le rapport annuel que les compagnies ordinaires de chemins de fer envoient à leurs actionnaires. Jusqu'à maintenant, les directeurs du chemin de fer n'ont inséré dans leur rapport que les détails fournis habituellement par une compagnie à ses actionnaires, ainsi que le fait le Pacifique-Canadien, par exemple. Il a été suggéré que, vu les conditions spéciales de l'exploitation gouvernementale, il devrait être possible et surtout désirable de donner des renseignements plus détaillés dans le rapport annuel des chemins de fer nationaux canadiens. C'est une autre question que le comité devrait prendre en considération.

En outre, il s'agirait de savoir s'il serait bon d'établir ce comité comme comité permanent, tel que le comité des chemins de fer, le comité du budget, le comité des banques et du commerce, et dans ce cas, à quelles fins il devrait être maintenu, c'est-à-dire quels seraient ses devoirs comme comité permanent. Il faudrait examiner cette question tout aussi bien.

Je n'ai fait qu'une brève description de ce que je crois être matière à délibération pour le comité. Je ne prétends pas que ce soit là tout ce qu'il aurait à examiner. Il est facile de concevoir que la question générale de la transmission de responsa-

bilité dans l'administration même pourrait y être discutée. Je n'ai aucun commentaire à faire sur cette suggestion. Elle pourra être remise à l'étude lorsque la motion dont je donnerai avis ce soir sera discutée. Pour le moment, je suis convaincu que les autres sujets que j'ai mentionnés à la hâte devraient être étudiés et qu'il en devrait être fait rapport, et je suis tout à fait persuadé que si le comité s'applique durant le reste de la session à l'examen de ces quatre questions concrètes, distinctes et d'importance vitale, il aura rendu un service si grand qu'il n'aura pas à se mettre à la recherche d'autres mondes à conquérir.

Il me resterait une autre chose à dire, et elle m'a été suggérée par une observation faite, je crois, par l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier). Il ne faudra jamais croire que nous devrions conférer à un comité des pouvoirs ou des devoirs qui excèderaient ceux que nous sommes nous-mêmes prêts à assumer. Ainsi, s'il n'est pas dans l'intérêt national que nous intervenions dans l'administration de cette ligne de manière à nuire à son efficacité, en donnant en Chambre — ce que la Chambre a décidé de ne pas faire — tous renseignements, quels qu'ils soient, le Parlement ne conférera certes pas à un comité le pouvoir de faire ce que le Parlement lui-même ne devrait pas faire en vue de l'intérêt public. Il ne faut pas penser à cela.

Il a été suggéré au cours du débat, et je dois dire que pour moi cette suggestion m'a semblée douteuse — je n'en ai aucunement la signification — que si l'on employait le mot "confidentiel" relativement aux documents qui ne devraient pas être produits ce serait une solution du problème, mais l'honorable représentant de Halifax nous a donné une telle définition du mot "confidentiel" que si ce mot a la signification qu'on lui prête, alors l'idée elle-même ne veut rien dire. Il serait à dire tout simplement que seuls les documents que le Gouvernement croirait dans l'intérêt national d'être déposés en Chambre devraient être déposés. Cette idée étant bien vague, je pense qu'il serait bon de soumettre la question au comité, afin que le Gouvernement n'ait pas à la discuter et la décider dans chaque cas particulier, ce qui serait impossible. Que le comité décide quels renseignements plus ou moins complets — en temps propice — peuvent être déposés, et dans quelles conditions ce dépôt de documents doit être fait, afin que le Parlement soit complètement renseigné sur la politique à suivre relativement aux chemins de fer et au transport maritime. Dans ce mot de "politique" j'inclus les finances.

Je crois que je ferais bien de résumer par une seule phrase ma suggestion: Qu'il faudrait conférer à un comité le pouvoir d'examiner les quatre sujets que j'ai mentionnés et en faire rapport à la Chambre; que l'un de ces sujets se rapporte à l'étude soignée et complète des pouvoirs et devoirs du comité, au cas où il serait recommandé à la Chambre d'en faire un comité permanent.

L'hon. MACKENZIE KING: Je désirerais poser à mon très honorable ami une couple de questions avant de commenter ses paroles.

Serait-il opportun, à son avis, de renvoyer au comité dont il a parlé le rapport du bureau des directeurs pour que le comité puisse examiner toute question étudiée dans ce rapport?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je considère qu'il est juste de renvoyer au comité le rapport du bureau des directeurs. Bien entendu le comité l'étudiera dans le but d'en arriver à une décision sur les divers sujets.

L'hon. MACKENZIE KING: Ce que je désire surtout savoir, c'est si mon très honorable ami pense qu'il serait opportun pour le comité de demander des renseignements sur toutes les questions dont traitera ce rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement, dans le but d'atteindre une décision sur les devoirs qu'on lui a imposé.

L'hon. MACKENZIE KING: Peu m'importent les pouvoirs du comité à cet égard. Je veux simplement connaître le pouvoir que le comité aura de se procurer des renseignements, de recueillir des faits et d'interroger des témoins. Le rapport du bureau des directeurs traitera d'un certain nombre de sujets relevant de l'administration, de la direction et de l'exploitation d'un chemin de fer, ce qui donnera naturellement l'idée de nombre de questions à poser. Voici ce que je voudrais savoir: ce comité aura-t-il le pouvoir d'obtenir de l'administration du chemin de fer des réponses à toutes les questions que ses membres désireraient lui poser sur aucun de ces sujets?

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il importe peu à l'honorable député de savoir quelles sont les fonctions du comité, je crains que sa question n'ait guère de raison d'être?

Le comité, naturellement, fera tous ses efforts pour remplir ses devoirs, et s'il considère que des faits relatifs à l'administration sont essentiels pour lui permettre de résoudre ces questions, il aura le pouvoir de s'enquérir à leur sujet.

L'hon. MACKENZIE KING: Les réponses de mon très honorable ami me paraissent plutôt vagues et peu compromettantes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne prétends pas que ce soit fait à dessein, mais si j'en saisis bien la portée, il s'agit, ici, d'un comité chargé essentiellement de l'étude des pouvoirs qu'on doit attribuer à un tel corps. Ai-je raison, ou non, d'interpréter ainsi les paroles du premier ministre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas un comité chargé de définir ses propres attributions. Ce n'est là qu'une question. J'en ai clairement énoncé quatre. Le comité aura le droit de se procurer tous les renseignements qu'il jugera nécessaires pour lui permettre d'en arriver à une décision. Je ne puis répondre plus clairement que je ne le fais et, à mon avis, comme la Chambre ne siège pas en comité général, le débat devrait se continuer.

L'hon. MACKENZIE KING: Je suis prêt à continuer le débat. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de rappeler à la Chambre que ce qui a donné lieu à ce débat-ci c'est une motion présentée, il y a quelques jours, alors que la Chambre allait se former en comité des subsides, dans laquelle nous qui siégeons à la gauche demandions au Gouvernement de fournir à la Chambre des renseignements sur des questions relatives à l'exploitation, à l'administration et à la direction des chemins de fer nationaux canadiens, posant en principe à ce sujet, que le Gouvernement devrait se charger de fournir au Parlement les renseignements requis, et de rendre compte de l'emploi des deniers publics par les chemins de fer nationaux et le département des Chemins de fer de la même façon que s'il s'agissait d'aucun autre département de l'administration. On nous a dit alors que le Gouvernement se trouvait dans l'impossibilité de nous fournir le moindre renseignements en réponse aux questions posées, en Parlement, et, en outre, qu'il était impossible au Gouvernement de fournir des renseignements sous la forme d'états, en réponse à des demandes de dépôt de documents. Pour parler d'une façon générale, je dis qu'il n'y a que trois moyens offerts au Parlement pour se renseigner sur l'administration des affaires publiques; le premier, réponses aux questions posées au ministère; le deuxième, dépôt de documents et le troisième, l'intervention d'un comité parlementaire autorisé à enquêter et faire rapport au Parlement. Les deux premiers de ces moyens d'informations nous étant refusés, et, comme mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) avait au Feuilleton un projet de résolution demandant qu'on modifiât l'article 10 du règlement de la Chambre de façon à établir un comité permanent de chemins de fer et de la marine de l'Etat, et comme mon très honorable ami le premier ministre (M. Meighen) avait laissé entendre qu'en toute probabilité, le Gouvernement accepterait une proposition équivalente, au moins, à celle soumise par l'honorable député, nous nous attendions naturellement qu'on nous laisserait à nous représentants du peuple, un moyen, au moins, de nous renseigner sur des questions se rapportant à la direction, à l'exploitation et à l'administration des chemins de fer fer nationaux canadiens.

Au lieu de cela, les remarques qu'a faites mon très honorable ami ce soir nous portent à croire que tout ce que le Gouvernement a l'intention de faire, c'est de former un comité pour examiner et déterminer certains points au sujet desquels des recommandations serant faites au parlement. C'est une proposition tout à fait différente de celle qui nous intéresse. Ce que le Parlement désire obtenir, c'est d'obtenir les informations qui permettront au public de comprendre, entre autres, pourquoi ces chemins de fer ont accusé, sous la direction de l'Etat un déficit de $48,000,000 il y a deux ans, de $70,000,000 l'an dernier et pourquoi ce déficit va s'élever probablement à $100,000,000 cette année. Voilà des sommes d'argent énormes que le public doit payer sous forme d'impôts; il exigera que le Gouvernement prenne d'une manière ou de l'autre la responsabilité de rendre compte de ces dépenses qu'elles aient été effectuées directement par le Gouvernement ou bien par l'intermédiaire d'un conseil d'administration.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, d'attirer l'attention de la Chambre sur un fait important. L'an dernier, quand mon honorable ami le ministre des Chemins de fer a déposé son rapport devant le Parlement et annoncé l'énorme déficit de $48,000,000, ce qui causa alors une grande surprise, nous, les députés de ce côté-ci

de la Chambre, demandâmes immédiatement des renseignements afin d'expliquer ce déficit. Mon honorable ami s'est empressé de nous assurer qu'aussitôt que le rapport du conseil d'administration du réseau national serait déposé sur le bureau de la Chambre, nous aurions le droit de faire toutes les recherches voulues pour obtenir les informations désirées. Le président du Conseil privé (M. Calder) qui était alors ministre de l'Immigration et de la Colonisation ajouta aussitôt que le Gouvernement désirait vivement en finir avec l'examen des crédits et que si nous voulions bien patienter jusqu'au jour où le rapport du conseil d'administration serait déposé, nous pourrions avoir tous les comités que nous voudrions et une enquête complète sur les affaires des chemins de fer. Mon très honorable ami le premier ministre a donné lui-même à la Chambre en termes catégoriques, l'assurance que nous pourrions obtenir tous les renseignements que nous désirerions sur les questions traitées dans le rapport du conseil d'administration ou tous autres sujets concernant la gestion, l'exploitation ou la possession des chemins de fer nationaux. Cette année, alors que nous avons un déficit de $70,000,000, le Gouvernement change absolument d'attitude, prend une direction tout à fait contraire et nous informe que nous n'avons aucun renseignement. Il dit: "Nous ne donnerons aucun renseignement au public, sous forme de réponses aux questions posées, par la communication de documents. Nous ne permettrons pas à un comité de la Chambre d'obtenir des renseignements; tout ce que nous vous concédons, c'est de nommer un comité parlementaire pour étudier certains points donnés—que mon très honorable ami a longuement expliqués—mais nous ne donnerons pas au comité le pouvoir de se renseigner au sujet du prix des matériaux, des contrats et des méthodes de gestion; autrement dit, nous ne donnerons aucun renseignement qui puisse expliquer cet énorme déficit". Or, c'est une position qu'il est absolument impossible de défendre aux yeux du public.

Je veux faire bien comprendre la distinction qu'il y a entre l'attitude que le Gouvernement adopte aujourd'hui et celle qu'il a paru prendre l'an dernier. Je ne dis pas que son attitude était sincère, car, ainsi que les circonstances l'ont prouvé, aussitôt que les crédits furent votés, il oublia bien vite la promesse qu'il avait faite de fournir au Parlement les renseignements qui seraient jugés nécessaires. Le 26 avril 1920, comme en fait foi le compte rendu officiel, page 1772, je posai les questions suivantes à mon très honorable ami:

M. Mackenzie King: . . . . Le ministre de l'intérieur a déclaré—et ses remarques sont très significatives—que le Gouvernement déposerait un bilan dans le genre de celui qui est préparé par la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, et que le Parlement pourrait examiner lui-même ou faire examiner par un de ses comités tout ce que contiendrait ce bilan.

L'hon. M. Meighen: C'est exact.

L'hon. Mackenzie King: Mais que fait-on de ce qui n'est pas indiqué dans le bilan? C'est justement ce que nous cherchons à savoir par les questions que nous posons.

L'hon. M. Meighen: Si cela a trait à la compagnie, l'honorable député aura droit aux renseignements.

Voilà la déclaration que fit mon très honorable ami l'an dernier.

En ce qui touche tout ce qui pouvait intéresser la compagnie, les députés de la droite et les membres du Parlement en général avaient le droit de recevoir les renseignement les plus complets possibles, mais la doctrine posée par mon très honorable ami, cette année, c'est que nous ne pouvons avoir aucun renseignement sur tout ce qui touche à la compagnie. La Chambre ne peut être renseignée que sur ce qui se rapporte au ministère, comme, par exemple, les relations entre les entrepreneurs et le ministère. Il nous est impossible, monsieur l'Orateur, de ne pas voir ce changement absolu de tactique de la part du Gouvernement. Cette année, il a créé une distinction entre la responsabilité de la compagnie dans sa direction du réseau et la responsabilité du Gouvernement. Les ministres nous disent qu'en ce qui regarde le Gouvernement ils n'ont d'autre responsabilité que celle qui s'attache aux matières purement administratives, que tout ce qui intéresse la direction du réseau par la compagnie intéresse seulement la compagnie et que le Parlement ne peut avoir de renseignements à ce sujet.

Mais le premier ministre n'est pas le le seul membre du cabinet qui nous a affirmé que si nous adoptions les crédits on nous donnerait tous les renseignements voulus touchant les affaires de la compagnie. Ses collègues à la Chambre, comme je l'ai déjà dit, étaient tous d'accord sur ce point. Le 26 avril 1920, le ministre de l'Immigration (M. Calder) a dit (voir page 1705 du hansard):

Lorsqu'il s'agit de l'administration commerciale du chemin de fer de l'Etat il importe de faciliter à la Chambre l'examen de toute transaction. La gestion de ces bureaux doit être soumise à notre examen.

On nous dit aujourd'hui que nous ne pouvons rien examiner de ce qui est fait par la direction. C'est tout le contraire. De nouveau, à la page 1706, mon honorable ami disait:

Cette Chambre aura la plus complète occasion de vérifier chaque dollar dépensé par les chemins de fer de l'Etat pendant l'année écoulée.

Permettez-moi de lire de nouveau cette déclaration, monsieur l'Orateur, et de la mettre en contraste avec l'attitude prise cette année par les honorables ministres. Remarquez bien que ces paroles ont été prononcées quand le déficit était de 40 millions. Nous avons aujourd'hui un déficit de 70 millions qui menace de se transformer l'an prochain en déficit de 100 millions. Quand le déficit était de 40 millions, mon honorable ami a dit:

...lorsqu'il s'agit de l'administration commerciale du chemin de fer de l'Etat il importe de faciliter à la Chambre l'examen de toute transaction. La gestion de ces bureaux doit être soumise à notre examen.

De plus, le ministre de l'Immigration et de la Colonisation ajoute:

Cela veut dire simplement qu'un temps viendra où le Parlement aura la plus parfaite occasion de s'enquérir de tous les détails de l'exploitation du réseau national.

Nous voici en face de trois déclarations et engagements distincts, tout d'abord qu'on nous fera connaître tout ce qui se rattache à la direction, deuxièmement, qu'on nous rendra compte de chaque dollar dépensé, troisièmement, que nous aurons des renseignements sur tous les détails des travaux. Et, aujourd'hui, les ministres nous disent que le Parlement ne peut avoir aucun renseignement ni sur la direction, ni sur les dépenses, ni sur les questions de détail.

Mais les honorable ministres dont j'ai cité les paroles n'étaient pas les seuls membres du cabinet qui se sont exprimés de cette manière. Je vois vis-à-vis de moi l'honorable ministre des Finances (sir Henry Drayton) et je crois qu'il se souviendra d'une déclaration qu'il a faite à la Chambre à cette époque en ce qui regarde l'attitude du Gouvernement pour donner des renseignements. Cette déclaration a été faite le 26 avril 1920 et se trouve à la page 1715 du hansard. Elle se lit comme suit:

La Chambre aura pleine occasion d'examiner le rapport quand il sera déposé. Qu'on forme des comités ou tout ce qu'on voudra. Ces comités obtiendront beaucoup plus que les actionnaires du Pacifique-Canadien; mais qu'on fasse alors une enquête complète, si l'on veut, tant que par là on n'interrompra pas plus ou moins, de jour en jour, les affaires particulières.

En d'autres termes, ce que l'honorable ministre des Finances nous a assurés, c'est que du moment que nous ne poserions pas des questions de jour en jour touchant des matières susceptibles d'affecter la direction du réseau, que si nous nous contentions d'attendre le dépôt du rapport, nous pourrions demander des comités et ces comités obtiendraient tous les renseignements qu'ils pourraient désirer sur toute question qu'ils voudraient bien poser. On nous dit aujourd'hui que nous ne pouvons avoir un comité sauf dans le but de faire une enquête pour la forme.

Mais, monsieur l'Orateur, le ministre des Chemins de fer a aussi pris un engagement pour le compte du Gouvernement.

M. PARENT: Vous pouvez compter sur celui-là.

L'hon. MACKENZIE KING: Voici l'engagement pris par le ministre des Chemins de fer le 25 juin 1920:

On peut le trouver à la page 4278 du hansard dans les termes suivants:

Je crois qu'à l'avenir rien ne s'opposerait à la nomination d'un comité spécial où quelques fonctionnaires des chemins de fer pourraient en expliquer le mode d'exploitation et fournir toutes précisions exigées par ce dernier.

Que devons-nous conclure, monsieur l'Orateur, de l'attitude du Gouvernement en ce moment quand nous avons eu le premier ministre, le ministre des Finances, le ministre des Chemins de fer et d'autres de leurs collègues donner l'assurance au Parlement qu'on accorderait des comités, que les renseignements les plus complets seraient communiqués et que la Chambre aurait toutes les informations sur un sujet quelconque, et que arès avoir réussi à obtenir son budget, le Gouvernement revient nous dire que nous aurons d'aucune façon les renseignements au sujet d'une quelconque de ces questions?

Quelques hon. DEPUTES: Honte.

L'hon. MACKENZIE KING: Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que le peuple a le droit qu'on lui rende compte de chaque dollar des fonds publics dépensé sur le réseau national des chemins de fer et ni feinte, ni subterfuge de la part de mon très honorable ami ou de son gouvernement ne pourra servir d'excuse au refus de se conformer à ce principe fondamental du gouvernement responsable. Que disent mon très honorable ami ou le ministre des Chemins de fer quand nous leur demandons des informations sur ces lignes? Ils disent que le Gouvernement n'est pas responsable. La responsabilité appartient au bureau ad-

ministratif. Quand nous nous adressons à l'administration, elle répond: "Nous n'avons pas de responsabilité, nous sommes sous la commission des directeurs." D'autres fois, mes honorables amis du Gouvernement nous disent: "La commission des directeurs est responsable." Je crois que mon très honorable ami a dit à ce sujet que la loi était assez claire par elle-même. Il a prétendu qu'aucun département de l'administration n'était responsable et il a laissé entendre sans le dire toutefois que le Parlement avait rendu par cete loi la commission des directeurs responsable. Monsieur l'Orateur, permettez que je lise ce que la loi déclare au sujet de la responsabilité du bureau administratif. On le trouvera à l'article 6 du chapitre 13, Statuts 9, 10 George V:

> Aucun directeur de la compagnie ne doit être personnellement responsable en quelque manière que ce soit envers tout directeur, actionnaire, officier ou employé de la compagnie, ni envers toute autre personne, et, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, il ne doit non plus être assujéti à aucune amende sous le régime des dispositions de toute loi, en ce qui concerne les fonctions ou tout acte fait ou qu'il a négligé de faire dans l'exercice de ses fonctions.

En d'autres termes, le Gouvernement dit en redite: "Nous n'acceptons aucune responsabilité". Le bureau de direction n'a pas de responsabilité et les directeurs d'après le Statut n'ont pas de responsabilité; de cette façon, il se dépense des centaines de millions de dollars des deniers publics sans aucune responsabilité ni d'un côté ni de l'autre. Mon très honorable ami me demande: quelle est l'explication de la condition dans laquelle se trouvent ces lignes? quelle est l'explication de cet énorme déficit? Il n'y a pas besoin d'être un génie pour répondre ou pour donner une explication. Dites à un homme qui a des centaines et des milliers de dollars à dépenser qu'il n'a aucune responsabilité, qu'il n'y a pas de responsabilité dans aucune direction, et vous constaterez bien vite que l'argent est gaspillé dans toutes sortes de folies—voilà l'objection. Nous nous sommes éloignés du principe fondamental du gouvernement responsable qui est de tenir l'exécutif responsable de toutes les dépenses des deniers publics et à l'instant où vous vous écartez de ce principe fondamental de gouvernement vous faites écrouler tout l'édifice. De sorte que, monsieur l'Orateur la position que nous prenons de ce côté, c'est que rien ne satisfera le peuple que le retour à l'obligation pour le Gouvernement de rendre compte de tout l'argent dépensé à même les deniers publics. Nous tiendrons le Gouvernement responsable des dépenses faites pour ces chemins de fer et nous attendrons que le ministère trouve quelque moyen de donner au Parlement les informations qu'il a le droit d'avoir. Maintenant, j'attendrai jusqu'à ce que nous ayons vu quels sont "les concrets"—pour employer l'expression de mon très honorable ami—de la formule complète qu'il suggère comme le moyen qu'il propose de donner au Parlement pour obtenir les renseignements avant de dire quelle autre action nouvelle nous entreprendrons. Mais je dirai dès maintenant à mon honorable ami que s'il présente une motion d'accord avec la déclaration qu'il a faite cet après-midi, s'il présente quelque chose suggérant un comité qui n'aurait que le droit d'étudier et de faire rapport, ce ne sera pas acceptable par le peuple du pays et les membres de la gauche s'y opposeront énergiquement.

Nous ne sommes pas opposés à la nomination d'un comité parlementaire. Cependant, nous réclamerons pour ce comité des pouvoirs suffisamment étendus pour qu'il soit en mesure d'obtenir les renseignements auxquels le peuple a droit, étant donnée la situation grave que ce problème a fait naître au pays à l'heure qu'il est.

Le très hon. C. J. DOHERTY: (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, nous avons eu l'avantage d'assister aux éclats d'une vertueuse indignation. L'honorable chef de l'opposition est si féru de pareils spectacles qu'il ne saisit pas apparemment le sens des déclarations pourtant très claires qu'a présentées le chef du Gouvernement. Elles tendent toutefois à établir l'intention évidente de ce dernier d'adopter les méthodes convenables afin de procurer aux représentants du peuple les renseignements nécessaires pour leur permettre d'agir en parfaite connaissance de cause lorsqu'ils sont appelés à exercer les fonctions responsables de voter et d'appliquer les fonds publics.

Mon honorable ami (M. Mackenzie King) évoque une situation imaginaire, qui lui permet d'affirmer que le Parlement s'est vu refuser carrément tout moyen d'obtenir les renseignements nécessaires, puis il entre en colère et nous menace de refuser ceci et cela, assumant qu'il parle au nom du peuple canadien qu'il a la prétention de traîner à sa suite. Or, si mon honorable ami avait gardé son calme, suivi et compris le sens des observations que le premier ministre a fait valoir tout à l'heure, il se serait rendu compte que le Gouvernement offre un moyen de concilier les divers intérêts en jeu, c'est-à-dire d'une part le droit

que possède le Parlement d'obtenir des renseignements touchant les opérations du réseau des chemins de fer ainsi que de la marine de l'Etat, afin que les représentants du peuple vote les deniers publics nécessaires à l'exploitation de ces entreprises en connaissance de cause, et d'autre part, la nécessité de maintenir secrets certains détails des opérations de ces deux compagnies dans leur propre intérêt et par là même dans l'intérêt public. Voilà la question à décider. Or, quelles sont les intentions du premier ministre? Il désire élaborer un plan qui permettra au Parlement de donner une solution au problème. De quelle façon, le chef de l'opposition reçoit-il la nouvelle des bonnes intentions du premier ministre? Par les éclats d'une colère furieuse, des gros mots et des gestes excités; cependant, il s'est bien gardé d'apprécier la proposition du premier ministre. Cette explosion passionnée repose sur l'idée —pure imagination—que le Parlement n'obtiendra jamais de renseignements. Et notre honorable ami cède à cet accès de fureur justement après que le premier ministre a déclaré qu'un comité parlementaire sera constitué afin d'élaborer un plan convenable pour obtenir lesdits renseignements de façon à concilier tous les grands intérêts publics. En premier lieu, il est nécessaire que le Parlement soit en mesure de contrôler et de diriger la dépense des deniers publics; et en second lieu, l'intérêt public exige que les opérations des chemins de fer et de la marine de l'Etat ne soient pas étalées sous les yeux de toutes les entreprises rivales ni que tous les détails de l'exploitation soient communiqués aux compagnies particulières qui leur font concurrence.

Je dis donc, monsieur l'Orateur, que c'est là le sens de l'offre que le premier ministre a faite au Parlement tout à l'heure. J'aurais plutôt raison de dire, toutefois, que le premier ministre a réclamé le concours du Parlement afin de donner une solution acceptable au problème. Cependant, le chef de l'opposition soutient que les pouvoirs dont nous voulons revêtir ce comité parlementaire sont absolument insuffisants; il s'indigne parce que le projet ne consiste pas uniquement à nommer un comité ayant les pouvoirs de poser n'importe quelle question et d'exiger une réponse sur les détails les plus insignifiants concernant les opérations de ces deux compagnies.

M. CAHILL: Que dites-vous des détails importants?

Le très hon. M. DOHERTY: Pour ce qui est des détails importants, le comité en question ferait rapport au Gouvernement sur les renseignements demandés par les représentants du peuple, et quant aux détails qu'il serait à propos de communiquer en tenant compte toujours des deux grands intérêts publics en jeu. De plus, le comité pourrait faire rapport relativement au meilleur système de vérification à adopter, ainsi que les détails qui pourraient être consignés dans le rapport annuel, dans le but de permettre au Parlement de décider quels renseignements il devrait obtenir dans l'intérêt public et quel est le meilleur moyen d'y réussir. Enfin, le comité pourrait faire rapport sur l'utilité de le maintenir et pour quel objet. Cependant, nous ne proposons pas que ce comité constitue l'unique moyen d'obtenir des renseignements pour les fins générales de cette Chambre.

S'il en était ainsi, combien illogique serait la démarche de cette Chambre qui, après avoir d'abord décidé d'établir des distinctions dans les renseignements qu'elle pourra obtenir, se résout à instituer un comité dont les pouvoirs n'auraient en quelque sorte aucune limite. L'honorable député se trompe entièrement sur le sens de la proposition que l'on a faite ici. Ce que l'on demande à la Chambre, c'est de rechercher quel est le meilleur moyen d'obtenir les renseignements qu'il nous faut et de dire quels sont ceux qui devront être rendus publics.

Reste la question du meilleur moyen à prendre pour obtenir ces renseignements et celle, finalement, du meilleur mode de vérification des comptes de ces diverses compagnies, de façon que les rapports des comptables puissent être tenus pour être un exposé vrai de la situation des compagnies qui nous intéressent. Il y a en dernier lieu la question de la permanence de ce comité.

M'est avis, après tout, que sauf quand il juge nécessaire, pour l'effet, de simuler l'indignation, le chef de la gauche désire sincèrement trouver un moyen, compatible avec l'intérêt public, d'obtenir ces informations qu'il ambitionne d'avoir avec tant d'ardeur. Tout ce que l'on demande à la Chambre de faire, c'est d'établir un comité qui l'aviserait du meilleur moyen à prendre pour atteindre cette fin tant désirée. N'est-ce pas là une proposition juste et raisonnable? Le débat de l'autre jour a fait voir clairement que, pour servir l'intérêt

public, il est nécessaire de concilier deux principes contradictoires, et c'est à concilier ces deux principes que la Chambre s'emploie quand elle demande qu'un comité recherche le meilleur moyen d'y parvenir.

Je suis sûr qu'en y réfléchissant, chacun comprendra combien intempestive a été la farouche indignation du chef de la gauche et chacun reconnaîtra dans cette proposition un désir sincère d'arriver à un moyen pratique de découvrir une solution aux difficultés qui se présentent, et de parvenir à procurer à la Chambre les renseignements auxquels elle a droit, cela sans nuire à l'intérêt public.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, à moins d'être dans une profonde erreur sur le but de nos délibérations, sur les droits constitutionnels des citoyens de ce pays, je dois dire que nous avons, nous, les représentants du peuple, un objet en venant ici. Autrement, il est à croire que cet objet nous échappe, puisque le ministre de la Justice peut nous accuser d'indignation intempestive lorsque nous parlons sous le coup d'une méprise.

Devons-nous ne jamais rien savoir? Devons-nous ne poser aucune question, ne serait-ce que pour l'acquit de notre conscience? Devons-nous docilement nous soumettre à tout ce qu'il plaira au ministre de la Justice de nous imposer? M'est avis, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas ce que le peuple a voulu en nous envoyant ici, nonobstant les leçons et les réprimandes dont nous accable le ministère de la Justice. Quoique toujours assez peu satisfaits des explications ambiguës du premier ministre, nous parvenons à comprendre assez bien ce qu'il veut dire. Il nous a clairement annoncé ce soir quel serait le but de ce comité; mais le ministre de la Justice ne se contente point des termes dont se sert le premier ministre: il pense que c'est un assemblage de mots sans signification et que c'est peut-être là la cause de notre émotion. Comme un second Daniel, il nous explique en des phrases lucides, claires, précises, ce que le premier ministre a voulu dire exactement. C'est par des motifs élevés que le chef de la gauche reproche au premier ministre d'avoir prononcé un discours sans rapport avec la question. S'il restait un doute dans l'esprit de quelques-uns sur l'à-propos des remarques du chef de la gauche, le ministre de la Justice est là pour les rassurer.

Le ministre de la Justice me permettra sans doute de lui rappeler ce qu'il a dit quelques secondes seulement après en avoir fini avec son discours: "Le chef de la gauche, a-t-il dit, s'indigne, il se fâche, il entre en colère à propos de difficultés imaginaires." Voilà quel langage il tient. Comme humble représentant du peuple de ce pays, je prierais le premier ministre et le ministre de la Justice de bien vouloir me dire si un déficit de 40 millions, l'année dernière, dans un service public, dans un service dont le peuple défraye chaque sou de la dépense, dans un service où le prix de transport des marchandises a été relevé de 40 p. 100, dans un service à l'occasion duquel le peuple a dû se saigner à blanc pour en maintenir l'existence, c'est là une chose imaginaire.

Cependant, après tout cela, après avoir soutiré d'autres millions des goussets du peuple le Gouvernement vient nous dire: "L'année dernière il y a eu un simple déficit de $49,000,000 que le distingué ministre de la Justice considère quantité négligeable et indigne de provoquer aucune question". Je voudrais bien savoir si, aux électeurs qui leur représenteront qu'il y a eu l'année dernière, un déficit de $49,000,000 et qu'il y en aura un de $100,000,000 l'année prochaine, il vont se contenter de répondre que "c'est là tout simplement de l'illusion et de l'imagination; qu'il n'existe pas de chemins de fer de l'Etat ou qu'il en existe mais qu'ils ont réalisé, l'année dernière, un profit de $65,000,000 que le peuple a encaissé".

Ainsi parle le ministre de la Justice. Je le lui ai déjà dit, la population de ma province a pour son ministère et pour lui-même le plus grand respect; cependant, je me demande si la citation de ses paroles à Sydney-Mines ne serait pas de nature à créer une impression nouvelle et différente à son égard. En effet, les résultats réels sont loin de les justifier. L'année dernière —l'honorable ministre aura la franchise de l'admettre—avant le vote des crédits, le ministre des Chemins de fer, le ministre de l'Intérieur, le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries plus empressés de faire des promesse que de les tenir, nous ont réitérés l'assurance qu'il serait rendu compte de chaque dollar dépensé. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est même allé jusqu'à dire que quant à son ministère il rendrait plus de deux dollars pour un.

Voilà ce qui nous fut promis. Nous avons ajouté foi à ces promesses. Viendra-t-on maintenant nous le reprocher en disant: "Nous ne nous attendions pas à autant de crédulité de votre part, car nous n'étions pas sincères? Le Gouvernement a dépensé tous les derniers que nous lui avions

voté plus $70,000,000 que nous n'avions pas votés du tout. Après nous avoir fait toutes ces promesses il vient aujourd'hui nous dire par l'entremise de son porte-parole le ministre de la Justice, que nous ne saurons rien de ce qui a eu lieu, que tout est présumé s'être passé à huis clos et que le Gouvernement est absolument déterminé à ne pas livrer le secret de ses opérations. L'honorable ministre ne croit-il pas que c'en est assez pour provoquer l'indignation populaire et convaincre le public que nos institutions parlementaires ne sont qu'une moquerie?

Je le répète avec l'honorable chef de l'opposition, celle-ci reste attachée à la doctrine du gouvernement responsable, elle persiste à prétendre que chacun des ministres est tenu d'expliquer à la Chambre les dépenses de son ministère. Or, comme il existe vingt ministères différents, on peut assurer qu'aucun d'eux n'est assez surchargé de travail pour se trouver incapable de venir dire au Parlement ce qui est advenu des deniers publics qu'il a eu à administrer.

Quant au ministère des Chemins de fer, s'il a pris trop d'importance pour pouvoir être dirigé par un seul homme, pourquoi ne diviserait-on pas son travail de telle sorte qu'il en fût attribué une partie à certains autres ministères moins occupés, pour que l'on puisse enfin fournir les détails nécessaires à justifier, aux yeux du peuple, la dépense de ses fonds?

Je me rappelle que naguère, ayant pour leader le très hon. sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre du Canada, nous avions devant nous dans cette Chambre ceux qui siègent maintenant à votre droite, monsieur l'Orateur, et que nous avions à rendre compte de tout ce que nous dépensions jusqu'au dernier dollar; et les crédits étaient dépassés de quelques milliers de dollars, on soulevait une tempête qui ne se calmait qu'à la suite d'explications pleinement satisfaisantes. C'était dans l'ordre. Et aujourd'hui qu'un changement de gouvernement s'est produit et que ces honorables députés sont passés à votre droite, qu'ils tiennent les cordons de la bourse et règlent la dépense des deniers publics, va-t-on prétendre qu'il y a lieu de mettre de côté la doctrine suivant laquelle il faut rendre compte jusqu'au dernier sou des sommes dépensées à notre brave population qui fournit les fonds et pour le moment a mis sa confiance dans le Gouvernement à cet égard? Il n'y a qu'une doctrine, qu'une attitude qui se recommande à un peuple sage ou à ses représentants.

Quant à l'idée de nommer ce comité, n'avons-nous pas déjà assez de comités semblables? Je n'ai encore rien dit au sujet de celui-ci; peu m'importe qu'on le nomme ou non. Nous avons déjà nombre de comités, et pourquoi ne renverrait-on pas cette affaire publique à l'un d'eux? Chaque dollar dont s'enquiert ce comité est de l'argent appartenant à l'Etat, n'est-ce pas? Nous avons un comité des comptes publics. S'il y a quelque chose dont on doit s'enquérir au sujet des comptes publics du pays, pourquoi ne pas charger de ce travail le comité des comptes publics? N'est-ce pas pour cela qu'on nomme un comité des comptes publics? Dépense-t-on quelque argent au sujet de navires, de chemins de fer, de bureaux de poste, de travaux publics ou de toute fourniture départementale qui ne soit pas de l'argent public? Donc, si le Gouvernement désire une enquête complète dans cette affaire, ne doit-il pas la renvoyer au comité des comptes publics? Ce n'est pas la fonction d'un comité quelconque de faire la besogne du Gouvernement. S'il y a une enquête quelconque que les membres du Parlement peuvent exiger et s'ils trouvent à redire à un compte déposé par le Gouvernement, ils peuvent demander la nomination d'un comité. Mais, tout d'abord, il incombe au Gouvernement d'être prêt à fournir tous les renseignements dont on peut avoir besoin, et si ceux qui peuvent avoir raison de se plaindre veulent des détails, la question peut être renvoyée à un comité pour plus ample examen. Mais le parquet du Parlement, et non pas un comité, est l'endroit où les honorables députés doivent s'enquérir des faits. On dit que la politique n'a rien à voir dans l'administration du réseau. Cependant, quand on en vient à soumettre la question à un comité d'enquête, ce comite ne peut être exempt de préventions politiques et ne saurait s'inspirer que d'un intérêt de parti. J'ai appartenu à un assez grand nombre de comités, et quand une question a été mise aux voix, je n'ai jamais été témoin que de divisions fondées sur les préférences politiques de chacun des membres du comité, et c'est ce qui arriverait dans ce cas-ci.

J'estime donc qu'au lieu de cela, le très honorable ministre de la Justice aurait dû s'appliquer à réfuter les accusations portées par le chef de l'opposition, que l'on a promis, l'année dernière, de fournir ce renseignement et que non seulement il n'y a pas de perspective d'enquête, à l'heure qu'il est, mais encore qu'on l'a refusée absolument. Le ministre de la Justice nous dit que le travail de ce comité est de faire l'impossible. Il nous déclare que sa besogne consiste à fournir des vues au départe-

ment des Chemins de fer, des vues et des lumières au département de la Marine et des Pêcheries, et de rendre efficace l'administration de nos chemins de fer. S'il peut trouver sous la coupole des cieux un comité qui puisse donner des vues au département des Chemins de fer, inculquer de la sagesse au département de la Marine et des Pêcheries et des capacités à l'administration de nos chemins de fer, je serai heureux d'avoir sous les yeux le personnel de ce comité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le fait que je suis particulièrement à blâmer au sujet de la promesse faite, a-t-on dit, l'année dernière—et je ne doute pas qu'elle n'ait été faite—m'engage à y prendre part à ce débat, bien à l'improviste. Mais puisque j'y dois prendre part, j'estime que nous devons tous essayer de comprendre, le plus tôt possible, que nous débattons une situation très sérieuse et un très important problème de politique et de principe.

Il est facile de dire "pertes"; d'ajouter que l'exploitation par l'Etat laisse à désirer. On peut aisément recourir à la critique facile ou au sarcasme moins justifié encore. On nous dit que, l'année dernière, nous n'avons demandé que tant de millions et que, sous le régime de l'étatisme, cette année, nous demandons un crédit accru dans des proportions énormes. J'aimerais à faire observer un fait aux honorables députés, car il vaut mieux pour nous commencer par le commencement et voir si le terrain où ces honorables députés se placent est solide; ils peuvent avoir raison par accident.

Je ferai observer que la formidable augmentation du crédit de cette année ne provient pas de la nationalisation ou d'un acte accompli par le comité qui gère maintenant les chemins de fer nationaux. Le crédit colossal de cette année est en grande partie le résultat de l'exploitation particulière, de possession et de la gestion du Grand-Tronc par une compagnie privée. Nous demandons cette année une somme de 87 millions de dollars pour le Grand-Tronc lui-même, administré et exploité comme entreprise privée. La question de savoir si le public, comme tel, peut convenablement posséder, mettre en service et exploiter une voie ferrée est très discutable; cependant, un côté de cette question ne l'est pas, car il a été établi dans tous les pays qui en ont fait l'essai qu'il est impossible de confier au contrôle directe du parlement l'administration d'une entreprise difficile et compliquée comme un chemin de fer dont le parcours est énorme et qui intéresse la vie domestique de tous les citoyens des villes de tout le pays. Je ne pense pas qu'il y ait lieu de discuter cette question, et dans ce cas, il me semble que nous ne traitons pas le point véritable qui est de savoir si une commission ou des mandataires peuvent exploiter des services d'utilité publique dans l'intérêt du peuple. Voilà réellement ce que nous discutons aujourd'hui. Nous ne discutons pas autre chose. Je demande à tous les députés qui ont étudié le problème du contrôle direct des services publics par le parlement s'ils ont jamais constaté que ce contrôle ait eu un autre résultat qu'un fiasco complet.

L'hon. M. MACLEAN: Un député a-t-il suggéré le contrôle direct par le parlement?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne saurais facilement distinguer les degrés du contrôle parlementaire. Je ne puis guère différencier un système qui permettrait de surcharger tous les jours le Feuilleton de questions concernant le renvoi du chef d'une petite gare ou l'établissement d'une aiguille ici ou là—je ne puis guère différencier ce système sans le dissocier d'avec un autre côté du contrôle parlementaire.

M. CAHILL: Mon honorable ami veut-il me dire si, d'après notre système de gouvernement il pourrait y avoir un autre contrôle que celui du parlement? Il lui faut accepter le contrôle du parlement ou se passer de tout contrôle. La responsabilité incombe au public, mon honorable ami ne saurait sortir de là.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Voilà une question parfaitement légitime que je serai bien aise de traiter. Je répète, la véritable question est de savoir si la propriété publique, telle que nous la comprenons, et l'exploitation par l'Etat, comme nous espérons l'obtenir, seront soumises à un essai loyal. Je désire m'arrêter un instant à un argument du député de Pontiac. Je crois qu'il y a une grande différence entre communiquer tous les petits détails de l'administration, les infimes questions qui doivent et devront toujours être tranchées promptement par la direction, et communiquer les renseignements plus importants concernant les résultats de l'exploitation par l'administration et le rapport annuel de celle-ci. Or, l'an dernier—je tâcherai d'être logique et je crois l'être...

M. McKENZIE: Vous vous apercevrez que c'est très difficile.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela ne l'est pas encore. Je trouverais difficile

de m'élever aux hauteurs fantaisistes que l'honorable député peut atteindre; cependant, jusqu'à présent, je n'ai pas constaté qu'il fût très difficile d'être logique. L'an dernier, dis-je, je ne voyais pas de raison qui empêchait un comité d'examiner le rapport des directeurs. Je conçois que cela est toute autre chose que d'ennuyer l'administration tous les jours pour en obtenir des renseignements sur les menus détails de sa gestion. J'ai la certitude que la députation sait fort bien comment les voies ferrées sont administrées et que je lui signalerai quelque chose qu'elle connaît en disant que la fonction d'un président de chemin de fer consiste réellement à rendre de promptes et justes décisions sur les affaires soumises. C'est un arbitre qui a une responsabilité formidable. Il doit règler en très peu de temps une infinité de questions, pour les bien régler. Quand il mettrait sa tête au jeu, il ne pourrait pas vous dire, un mois après qu'une décision a été rendue, pourquoi il a fait telle ou telle chose relativement à un petite affaire de détail. Le chef de l'opposition a déclaré que les directeurs n'avaient pas de responsabilité. Eh bien! mon honorable ami veut être loyal, j'en suis sûr, et il constatera que la disposition de la loi établie ici est une disposition qui se trouve dans plusieurs lois d'utilité publique, lorsque des devoirs sont imposés à des particuliers qui n'ont pas directement part aux bénéfices d'une entreprise.

Il est simplement dit que les directeurs ne seront pas personnellement responsables de dommages pour des actes accomplis en leur qualité de directeurs, et cette disposition existe également au sujet des administrateurs de plusieurs compagnies. Cela ne veut pas dire qu'ils ne sont pas responsables de leur administration ils le sont autant que les honorables députés devant leurs commettants de leur conduite devant le Parlement. S'il y a un meilleur moyen, cherchons-le; après tout, c'est ce que nous voulons.

M. SINCLAIR (Guysborough): Devant qui les directeurs sont-ils responsables?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ils sont directement responsables de l'accomplissement d'un devoir public de grande confiance.

L'hon. M. FIELDING: Devant qui?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Devant le pays.

L'hon. M. FIELDING: Par l'intermédiaire de qui?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Par l'intermédiaire de la Chambre. (*Très bien, très bien*). Et ils ont fait leurs rapports en conséquence.

M. PARENT: Il n'y a pas de détails.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'hon. député verra qu'il y a des détails complets de tout ce qui tend à résoudre le problème de savoir si ces hommes sont capables ou non, s'ils administrent convenablement cette entreprise publique. Le moindre des détails est donné. C'est une obligation imposée par la loi que ces rapports soient faits tous les ans. On y trouve les renseignements complets au sujet du service des voyageurs et des marchandises, des dépêches, des messageries et autres, ainsi que des frais d'exploitation. S'il y a plus à faire, on devrait accepter ma proposition de l'an dernier.

M. McKENZIE: A qui le rapport est-il adressé?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Au ministre des Chemins de fer qui le dépose tous les ans.

M. McKENZIE: Alors, il est l'homme responsable?

L'hon sir HENRY DRAYTON: Il dépose le rapport sur le bureau, tout simplement.

M. JACOBS: Ces directeurs peuvent-ils être questionnés devant le comité des comptes publics?

L'hon sir HENRY DRAYTON: Pourquoi pas? Naturellement, je connais plusieurs raisons pour lesquelles cela n'est pas à souhaiter sous certains rapports.

Une VOIX: Quelles raisons?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si l'on s'attarde à plusieurs questions secondaires; si l'on demande aux directeurs de donner des renseignements complets sur leur trafic; si on leur demande d'expliquer entièrement...

M. CAHILL: Les déficits.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas saisi.

M. CAHILL: J'ai dit: expliquer les déficits.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous parlerons de cela plus tard.

Je disais si on leur demande d'expliquer entièrement leur administration comme ils le feraient dans une affaire privée, en d'autres termes, si l'on exige d'eux les ren-

seignements que les hommes d'affaires regardent comme leur propriété privée, et tout cela au bénéfice d'un concurrent, alors il existe de nombreuses raisons pour lesquelles ils ne doivent pas être entendus devant ce comité. D'un autre côté, s'ils comparaissent devant le comité que nous suggérons, ou tout autre, afin de savoir s'il n'y aurait pas lieu de faire des économies, il n'y a aucune raison au monde pour les en empêcher.

Quant au déficit, voilà certainement une question qu'il faut étudier. Il résulte d'une immense exploitation; c'est une affaire très grave, pour moi, du moins, et il faudrait le réduire si c'est possible.

M. JACOBS: N'y arriverions-nous pas en examinant les détails? Les petites gouttes d'eau font le vaste océan.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si l'honorable député se mettait à compter les gouttes d'eau de l'océan, il ne prendrait pas beaucoup plus de temps à le faire qu'à essayer de découvrir le vice des chemins de fer en s'arrêtant à des minuties çà et là.

Il ne les aurait pas plus tôt recueillis qu'il aurait une masse de matériaux qu'il lui serait absolument impossible de coordonner. C'est indubitablement là une entreprise que tout président de chemin de fer, ou tout homme versé dans les opérations de chemins de fer regarderait comme ridicule. Croyez-vous qu'un président de chemin de fer s'occupe des questions de détails? Croyez-vous qu'un homme qui a charge de grandes affaires, qui s'occupe d'une entreprise où il s'agit de millions, s'occupe lui-même des détails? Il a nombre de gens sous lui qui voient à ces choses.

M. PARENT: Supposons que la nomination d'un agent à une station quelconque résulterait pour les chemins de fer en des bénéfices net de 15,000 piastres par année, le ministre pense-t-il qu'un agent devrait y être placé?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que quiconque a la lourde responsabilité de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat serait beaucoup mieux en état de juger si la nomination d'un agent à un certain endroit est à propos. C'est là une question du ressort de l'administration.

M. PARENT: Je suggérerais un cas où il s'agirait d'un profit net de quinze mille dollars.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: S'il existait un cas tel que suggère l'honorable député, il ne serait pas nécessaire de troubler ni la Chambre ni l'administration. Tout ce qu'il aurait à faire serait de s'adresser à la Commission des chemins de fer.

M. PARENT: Cela ne relève pas de la Commission.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La Commission est tenue de nommer un agent là où les recettes brutes sont de 15 mille dollars. L'honorable député fait erreur; les lignes relèvent de la Commission. Cette dernière détermine, les prix, et bien que la loi ne lui donne pas, en tant que Commission, le droit d'intervenir en matières de détails d'exploitation, la Commission a déjà, à la demande du ministre des Chemins de fer, exercé cette juridiction. Il est certain que l'administration des chemins de fer ne refusera pas de nommer un agent là où la chose est nécessaire.

M. PARENT: Si l'honorable ministre me le permet, je lui dirai que le président de la Commission des chemins de fer prétend le contraire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne puis parler que de ma récente expérience et de la pratique très généralement suivie. J'ai exercé le droit en question et l'ai fait à la demande du Gouvernement. Mais après tout, la loi est là, et l'anomalie ne serait pas lente à disparaître si les choses en étaient à l'état indiqué par l'honorable député.

M. ROBB: Le ministre considère-t-il la question de l'achat des approvisionnements et du matériel comme pouvant convenablement occuper l'attention du comité?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ces choses sont dans le rapport et le comité peut parfaitement s'enquérir de tout ce qui se trouve dans le rapport.

L'hon. M. FIELDING: Nous serait-il permis de demander des copies de soumissions?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne crois pas que la chose devrait se faire. Je vais dire à l'honorable député quelque chose que nous savons. Je lui dirai qu'après avoir manqué l'adjudication d'une entreprise attribuée au plus bas soumissionnaire, certains entrepreneurs cherchent à obtenir un prix spécifique pour des denrées, font poser des questions en Chambre sur les détails des soumissions. Il est dangereux d'essayer de conduire de cette façon des affaires où il y a concurrence, où les gens qui veulent faire des affaires savent exactement l'enchère qu'il

leur faut offrir et l'écart qu'il peut y avoir entre leurs prix et ceux de leurs concurrents. Ce n'est certainement pas le moyen suivi par aucune compagnie de chemins de fer qui ait jamais eu du succès. Après tout, qu'est-ce que nous essayons de faire? C'est de voir s'il n'y a pas moyen d'améliorer la situation actuelle; s'il n'y a pas moyen d'arranger les différends qui existent. Je crois que ces différends peuvent être facilement arrangés, parce que je suis convaincu qu'aussitôt que nous nous serons rendu compte de l'effet que cela aura sur le pays dans son ensemble, si l'on s'adonne à projeter la lumière à tout instant et sans discrimination dans les affaires de cette grande entreprise, nous serons près de nous entendre. Nous nous efforçons de voir ce qu'il y a de mieux à faire. Quand je disais l'année dernière qu'il n'y avait aucune objection à soumettre à un comité le rapport et tout ce qu'on me demandait, est-ce que cela peut s'entendre, par exemple, de questions comme celle qu'on posait l'autre jour en cette Chambre, à savoir, pourquoi tel agent n'était pas au travail pendant un certain nombre d'heures en telle ville particulière?

M. LAPOINTE: Mon honorable ami a parlé du "conseil d'administration" du chemin de fer National canadien. A-t-on nommé quelque conseil d'administration en vertu de la loi adoptée, il y a quelques années? Cette corporation a-t-elle reçu un commencement d'organisation, ou continue-t-on à administrer ces chemins de fer ainsi qu'on le faisait alors, sous l'autorité du Gouvernement agissant par des commissaires nommés par lui?

Un DEPUTE: Par décret du conseil.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député a parfaitement raison à un certain égard, mais je crains que, sur la question principale, il ne se trompe du tout au tout. Il est tout à fait exact de dire que la loi générale n'a pas encore été mise en vigueur; mais, par contre, il est tout à fait inexact de dire que le réseau ferroviaire est administré par une commission. Le conseil d'administration est choisi de la même façon exactement que se fait l'élection du bureau de direction d'une compagnie quelconque.

M. McMASTER: Sauf qu'il n'y a qu'un actionnaire.

M. PARENT: Ce ne sont pas les actionnaires qui l'élisent.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les honorables députés me permettront de continuer mon discours. En ce moment, je réponds à une question. Le conseil d'administration est choisi de la même manière exactement que se fait l'élection du bureau de direction de toute autre compagnie; il n'y a qu'une seule différence. La voici: ce n'est pas seulement une partie du public, mais c'est tout le public qui y est intéressé et qu'au lieu d'actionnaires,—au moyen de procuration, ainsi que cela se passe d'ordinaire,—élisant les directeurs, nous avons tout le pays qui, par le Gouvernement, devient les directeurs.

(*Exclamations.*)

L'hon. M. FIELDING: Le ministre des Finances vient de poser une question qui a parfaitement sa raison d'être: "Que voulons-nous faire?" Je n'entreprendrai pas de décrire ce que, à mon avis, mes honorables amis de la droite ont en vue. Je l'ai fait, l'autre jour, et ils ont estimé que je n'étais pas aussi courtois que j'aurais dû l'être. Mais je vais essayer de dire à mes honorables amis et au Gouvernement ce que nous membres de gauche tentons de faire. Nous essayons simplement d'affirmer et de soutenir le droit qu'a la population du Canada de recevoir, par ses représentants, un état, sommaire ou détaillé, à leur gré, de chaque dollar de l'argent public qui est dépensé. C'est cela et c'est simplement cela que nous essayons de faire. Mais c'est une chose à ce point simple et claire qu'elle sera facilement comprise par le peuple canadien. Je n'en ai aucun doute. Cependant les honorables membres de la droite tentent de s'excuser de ne pas faire cela et ils confectionnent des hommes de paille pour ensuite les démolir. Ils évoquent des fantômes, chaque fois qu'il se produit une difficulté. Eh! quoi, s'écrie le ministre des Finances, si tous ces petits détails étaient soumis ici, quel bruit il y aurait! Je ne répéterai pas l'argument que j'ai employé, l'autre jour. Notre opinion, c'est qu'on devrait traiter cette question de la même façon précisement qu'elle le serait, s'il s'agissait d'un de nos propres départements; il n'existe aucune raison de ne pas appliquer le même principe. Si le premier ministre a l'intention de proposer la formation d'un comité et si les procédures de ce dernier donnent à la Chambre les droits et les privilèges qu'elle possède à l'égard de tout autre département de l'Etat, cela sera parfait; mais s'il entend dire: Nous fournissons à la Chambre des renseignements voulues au sujet des travaux publics, mais nous les lui refuserons à l'égard des chemins de fer nationaux canadiens, je dois le contredire. Nous allons nous en tenir à ce point et faire de cette

condition la question dont la Chambre doit s'occuper exclusivement et s'il le faut, nous en ferons l'article principal de notre programme, à la prochaine élection. Je le répète, l'honorable ministre a évoqué un fantôme dans le but d'établir qu'il y a des difficultés dans le chemin. Il demande: De quelle utilité sont ces détails? Mais voyons la situation du département des Travaux publics, de celui des Chemins de fer ou de chacun des départements et même de tous ces derniers et la façon dont nous nous comportons à leur égard. Nous avons le droit de demander les détails de chaque dollar de dépense faite par le département des Travaux publics, mais nous ne le faisons pas. Pourquoi n'aurions-nous pas le même privilège à l'égard du réseau national de chemins de fer? Nous aurions ce droit d'après notre prétention de débattre toutes ces questions de détail; mais nous ne le ferions pas. Pourquoi? Parce que ces détails ne sont pas nécessaires. Aujourd'hui, on pose une question relative au département des Travaux publics. Lorsqu'il s'agit d'une entreprise, par exemple, supposons qu'on pose une question au sujet du prix payé pour du charbon. Le ministre des Travaux publics fait répondre: "Je dirai à l'honorable député que cette question est encore à l'étude. Nous avons reçu des soumissions, mais nous n'avons pas encore adjugé les entreprises et nous ne pouvons donner le renseignement demandé" —une réponse parfaitement au point et la Chambre l'acceptera. Mais si l'on soulève la même question, au sujet des chemins de fer nationaux canadiens, on nous dit: "C'est une violation de toutes les règles suivis en affaires", et nous ne saurons pas le prix que l'administration des chemins de fer nationaux canadiens a payé le charbon, bien qu'on nous ait dit ce que le département des Travaux publics a payé pour cet article de première nécessité.

Il n'existe pas la moindre différence entre les deux. Je ne connais pas le nombre exact des comptes payés chaque année par le département des Travaux publics, mais je suppose qu'il en acquitte environ dix mille. Combien en déposons-nous devant le Parlement? Nous ne les communiquons pas au Parlement à moins qu'il ne survienne un événement qui nécessite une enquête. Nous avons le droit d'examiner toutes les dépenses, il est juste que nous ayions ce droit, mais nous ne l'exerçons pas. Pourquoi n'aurions-nous pas le même droit en ce qui concerne les chemins de fer de l'Etat?

Donner le droit d'examiner tous ces points de détail, sans aucune restriction ni limitation, c'est mettre en pratique les vrais principes du gouvernement parlementaire; au contraire on s'écarte quand on refuse ou qu'on restreint pareil droit. Je ne vois pas du tout pourquoi on ne peut pas appliquer aux chemins de fer du Canada le même principe que nous appliquons aux travaux publics, à la marine et aux pêcheries. Je n'ai encore vu aucun renseignement dont la divulgation puisse porter tort aux chemins de fer. Aucun des honorables députés qui ont adressé la parole ne nous a donné un exemple de ce que nous pourrions demander et que la compagnie de chemin de fer serait en droit de nous refuser. Dans la proposition que nous avons déposée l'autre jour, nous avons reconnu qu'il y a parfois certaines questions de gouvernement que le cabinet peut juger à propos de ne pas divulguer. Nous avons admis positivement, aussi bien en ce qui concerne les chemins de fer que pour la marine, les pêcheries ou les travaux publics. C'est le Gouvernement qui juge et la Chambre admettra toujours des motifs raisonnables pour refuser des renseignements de ce genre. Ce que nous prétendons, de ce côté-ci de la Chambre, c'est que le principe qui s'applique à tous les départements administratifs peut aussi bien s'appliquer au chemin de fer national. Pas la moindre preuve ne nous a encore été donnée à l'effet que la divulgation des renseignements que nous avons demandés doive faire du tort. Prenons le cas du charbon, par exemple. Je comprends que si nous demandions des renseignements au sujet des soumissions, le ministre des Chemins de fer nous répondrait: La chose est à l'étude, elle n'est pas encore réglée, et le renseignement ne peut pas encore être donné. Mais quand l'entreprise est adjugée, quel tort peut-on faire en communiquant les noms des fournisseurs et les prix payés? Il est ridicule de prétendre que c'est fournir des informations au concurrent, le chemin de fer Pacifique-Canadien. Ce dernier sait certainement tout ce que l'on peut savoir en matière de chemin de fer. N'ayez aucune crainte au sujet du Pacifique-Canadien. Ce sont des gens avertis et assez malins qui connaissent tout ce qu'il est utile de connaître.

La seule question à laquelle je réponds est celle du ministre des Finances. Ce que nous voulons faire et avec toute l'énergie dont nous sommes capables, que nous réussissions ou non, c'est revendiquer le droit qu'ont les citoyens du Canada à recevoir toutes les informations que les députés de cette Chambre jugeront nécessaires au su-

jet des dépenses faites à même les fonds publics et que le peuple est obligé de payer.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, je comprends bien, la discussion a été provoquée par la proposition de mon honorable ami de Halifax (M. Maclean), qui demande la formation d'un comité spécial pour examiner l'exploitation des chemins de fer nationaux; autrement dit, pour fouiller dans les opérations de ces chemins de fer dans le but de recommander les améliorations qu'on pourra juger à propos. Je dois dire que lors de l'achat du Canadian Northern, je siégeais du côté opposé au Gouvernement et j'ai insisté à ce moment-là pour que les chemins de fer fussent gérés par une commission indépendante. C'est ce qu'on a fait; le ministre des Chemins de fer (M. Reid) a suivi fidèlement le programme et est intervenu le moins possible dans l'administration du réseau.

En réponse à l'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. Fielding), pour qui j'ai beaucoup de respect, je dirai que l'an dernier, lorsqu'on a discuté le rapport du ministre des Chemins de fer, ce dernier n'a pas hésité à donner tous les renseignements qu'il pouvait.

En ce qui touche la question du charbon, je me souviens parfaitement qu'il a cité les prix d'achat dans les diverses régions du pays traversées par le chemin de fer. Je ne crois pas non plus que le Gouvernement ait refusé aucune demande d'un député de l'opposition ou de tout autre député au sujet de l'exploitation de notre réseau national. Mais, monsieur l'Orateur, vous ne devez pas oublier que nous avons insisté pour que ce réseau soit exploité, autant que possible, par une commission indépendante. C'est ce qui est fait. Il est impossible de faire venir ces hommes à la Chambre pour qu'ils expliquent tous les détails qui se rapportent à l'exploitation du réseau et ce n'est pas l'habitude que les compagnies donnent de telles explications à leurs actionnaires. J'ai acquis quelque expérience dans les bureux de direction et je n'ai jamais vu des actionnaires demander des détails absolument d'exploitation.

M. PARENT: Pourquoi pas?

M. NESBITT: Pourquoi pas? Ces détails sont à la disposition de ceux qui veulent se donner la peine d'examiner les livres.

M. ARCHAMBAULT: C'est ce que nous voulons savoir.

M. NESBITT: Je ne doute pas que les détails d'administration du réseau national soient à la disposition de tous les membres de la Chambre.

Un DEPUTE: Non.

M. NESBITT: Avez-vous essayé de les avoir et vous les a-t-on refusés?

Un DEPUTE: Oui.

M. CAHIL: Le ministre refuse tout.

M. NESBIT: Je ne crois pas qu'on ait refusé cela à qui que ce soit, Permettez-moi de répéter. Il n'y a pas de corporation, que je sache, qui donne à ses actionnaires les détails de ses opérations.

M. PARENT: Nous le savons.

M. NESBIT: Je doute que vous le sachiez.

M. PARENT: Je le sais.

M. NESBITT: Quant à ce comité de la Chambre comprenant des membres des deux côtés de la Chambre, si je comprends bien la chose, l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) nous a dit ce soir que les discussions de parti pouvaient tout aussi bien surgir dans les comités spéciaux que sur le parquet de la Chambre. Depuis que je fais partie de la Chambre j'ai siégé à divers comités nommés pour étudier toutes sortes de questions et je puis dire à l'éloge de l'opposition que, de quelque côté que j'aie siégé à cette époque, je n'ai jamais vu une discussion de parti s'élever au sein d'un comité spécial. Prenons par exemple la question du rétablissement des soldats dans la vie civile, questions qui occupa un comité pendant deux mois. Je dois dire à l'éloge des membres du comité qui ont siégé avec moi, des députés de l'opposition actuelle que, jamais, par des paroles ou par des actes, rien ne pouvait faire croire que nous discutions la question au point de vue d'un parti. Et il en a été de même du rapport qui a été préparé en dehors du point de vue de parti. Un spectateur assistant aux séances de ce comité n'aurait pas pu savoir quelle était l'opinion politique des députés qui y discutaient. Je crois donc, par conséquent, que la formation d'un comité spécial pour étudier à fond l'exploitation de ce réseau national et faire rapport à la Chambre serait avantageuse à tous les points de vue.

Permettez-moi encore de répéter qu'il ne s'est pas produit un cas que je sache où le ministre des Chemins de fer en discutant le bilan annuel des chemins de fer nationaux, l'an dernier, ait refusé de donner des informations qu'il était à même de donner et je doute qu'il le fasse à présent.

Je crois que vous faites d'une mouche un éléphant en discutant la question, parce que je pense que, après tout, nous nous plaçons tous sur le même pied et je suis aussi certain que je le suis d'être ici qu'il n'y aura aucune difficulté pour le premier ministre de choisir de ce côté de la Chambre, des hommes qui sauront oublier qu'ils sont libéraux ou conservateurs ou nationaux-libéraux-conservateurs et qui, dès qu'ils feront partie du comité, laisseront de côté leurs préjugés de parti et feront de leur mieux pour trouver une solution à ce problème sérieux que le pays doit aujourd'hui envisager. J'aime à croire que ce sera la manière de voir des députés qui seront nommés pour faire partie du comité; mon expérience du passé m'assure que ce sera en effet leur manière de voir et j'espère que le premier ministre mettra à exécution son intention de nommer le comité en question.

M. McMASTER: Il me semble, monsieur l'Orateur, que le ministre des Finances (sir Henry Drayton) a posé une question dont la réponse est en réalité une réponse à toute la discussion.

Il a dit, comme je l'ai compris, que nous ne pourrions pas avoir concurremment l'exploitation par l'Etat, et le contrôle du Parlement. Or, si c'est exact, il nous sera impossible d'adopter le système de la nationalisation car nous n'abandonnerons pas le contrôle parlementaire. Je ne suis pas ennemi de la nationalisation; depuis que je siège dans cette Chambre et auparavant, j'ai été porté vers la nationalisation. J'ai cherché à m'éclairer davantage sur la question et à me renseigner honnêtement et avec le désir de savoir comment cela fonctionnait dans la pratique. Je dois admettre franchement que jusqu'à maintenant, presque toute la preuve que j'ai recueillie a été contre le contrôle public et l'exploitation publique des chemins de fer. Mais permettez-moi de dire ceci: nous devons avoir le contrôle des chemins de fer et ce contrôle doit être responsable ou irresponsable. Je ne pense pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre qui voudrait dire un seul instant que ce contrôle doit être irresponsable. Alors il doit être responsable, et à qui? En dernière analyse, aux membres de cette Chambre. Et si vous ne pouvez pas avoir la nationalisation qui comporte en dernier lieu la responsabilité à cette Chambre, alors il faut abandonner la nationalisation. Après tout, la nationalisation est simplement une question de convenance. Ce peut être sage ou ce peut être imprudent; ce peut être avantageux ou désavantageux; mais le contrôle de la dépense des deniers publics par cette Chambre est une question de principe, le fondement même de nos institutions parlementaires et notre pratique constitutionnelle anglaise.

Les députés qui ont parlé de l'autre côté ont eu beaucoup de peine à signaler les dangers possibles du contrôle parlementaire. Ils ont dressé l'épouvantail imaginaire que si la Chambre s'informe des différents détails de l'administration, la compagnie du Pacifique-Canadien s'en emparera. Je crois pouvoir dire avec assez de certitude, que rien de ce qui se passe d'important au sujet d'un chemin de fer au Canada ou dans la partie septentrionale des Etats-Unis n'échappe à la compagnie du Pacifique-Canadien. L'information est essentielle au succès de son entreprise; je crois que les directeurs connaissent leur affaire et sont bien au courant de ce qui se passe chez leurs concurrents. Après tout, l'exploitation des chemins de fer ne se fait pas dans l'obscurité et ce que les chemins de fer payent pour leurs fournitures doit être connu aussi bien que les horaires des trains. Quant aux tarifs, ils sont fixés par une commission et il n'est pas possible qu'un concurrent cache à un autre des détails à ce sujet.

Mais ce que je veux dire ce soir, à la Chambre c'est que le système du contrôle irresponsable peut engendrer des conditions les plus désastreuses pour ce pays. Je n'accuse personne de malversation dans les observations que je me propose de faire. Mais je dis que le Gouvernement place les chemins de fer du pays dans les mains d'un petit comité qu'on appelle les directeurs, mais qui sont les créatures et le choix du Gouvernement et qu'un grand nombre de ces hommes sont directeurs de compagnies qui si elles ne vendent pas aux chemins de fer, possèdent des marchandises à vendre aux chemins de fer. Je veux dire également ceci, monsieur l'Orateur, ces hommes sont directeurs non seulement des chemins de fer nationaux canadiens, mais aussi dans un tel nombre d'autres compagnies qu'ils ne peuvent pas consacrer aux chemins de fer de ce pays ce soin et cette attention qu'exige la situation des chemins de fer. L'autre jour, le député d'Essex (M. Kennedy) a posé les questions suivantes à la Chambre:

1. Quels sont les noms des personnes qui composent la commission d'administration des chemins de fer nationaux canadiens?
2. Quel est le traitement de chacun et quel montant chacun a-t-il reçu comme frais de dépenses, l'an dernier?

3. Quelques-uns de ces messieurs sont-ils aussi directeurs de cette compagnie par action faisant des affaires au Canada?
4. Dans l'affirmative, de quelles compagnies sont-ils respectivement directeurs.

Le ministre des Chemins de fer (M. Reid) donne les réponses suivantes:

1. D. B. Hanna, A. J. Mitchell, R. T. Riley, R. Hobson, major G. A. Bell, sir Hormisdas Laporte, colonel Thomas Cantley, A. P. Barnhill, E. R. Wood.
2. Honoraires des directeurs $2,000 chacun et les frais de voyage d'aller et retour à leur maison.
3. Le Gouvernement n'a pas de renseignement.
4. Répondu sous le n° 3.

J'appellerai l'attention sur le fait que la réponse au n° 2 a été seulement une réponse partielle; la question: "Quel montant chacun a-t-il reçu comme frais de dépenses l'an dernier", n'a pas reçu de réponse, on s'est contenté de dire qu'ils recevaient leurs frais de voyage d'aller et retour à leur maison. Or, comme question de convenance et de justice, le peuple canadien qui paye $25,000 par an à M. Hanna et aux autres directeurs qui ne sont pas censés donner tout leur temps à l'étude des questions de chemins de fer, $2,000 par an et leurs frais de voyage, a le droit de savoir dans quelles autres compagnies sont intéressés ces directeurs, dans le but de savoir comment leur attention est distraite du problème des chemins de fer qui leur est spécialement confié.

Puisque ces renseignements ont été refusés aux représentants du peuple, j'ai pris la peine de parcourir le *Financial Guide*, de 1920, et j'ai découvert les faits suivants, qui sont de nature, je crois, à intéresser les députés et peut-être aussi la nation en général. J'ai donc constaté que M. D.-B. Hanna, qui touche un traitement annuel de $25,000 à titre d'administrateur du réseau des chemins de fer nationaux, fait également partie des conseils d'administration des compagnies dont les noms suivent: Canada Steamship Lines, Limited; Electrical Development Company of Canada, Limited; Canada Mortgage Investment Company; British-American Assurance Company; Western Assurance Company; Canadian North Prairie Lands Company; Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited; Rio de Janeiro Light and Power Company; Sao-Paulo Light and Power Company. Il est aussi président de la Canada Flour Mills. M. A.-J. Mitchell fait partie du conseil d'administration d'une seule compagnie: la Western Canada Flour Mills. M. R.-T. Riley fait partie des conseils d'administration de deux grandes compagnies. Il est vice-président de la banque Union et vice-président de la Great West Life Assurance Company. M. Robert Hobson fait partie du conseil d'administration de la banque d'Hamilton. Il est également président de la Steel Company of Canada, outre qu'il fait partie des conseils d'administration des compagnies dont les noms suivent: la Locomotive Company Limited, la Tuckett Tobacco Company, Limited, la North Star Oil and Refining Company, la Chartered Trusts and Executor Company; la British Empire Trust Company; la Dominion Power and Transmission Company, et la Toronto General Trusts Corporation. Si je suis bien renseigné, le major G.-A. Bell est un fonctionnaire public et, autant que j'ai pu m'en assurer, il ne fait partie du conseil d'administration d'aucune compagnie particulière. Sir Hormisdas Laporte fait partie des conseils d'administration des compagnies dont les noms suivent: le Crédit foncier franco-canadien, la Société d'administration générale, la Frontenac Breweries Limited, et de la compagnie d'assurance sur la vie la Sauvegarde.

M. CASGRAIN: Il est aussi président de la compagnie Laporte, Martin, Limitée.

M. POWER: Quel est le genre d'affaires de cette compagnie?

M. McMASTER: C'est une maison d'épiceries en gros de Montréal.

M. PARENT: Cette maison ne fait-elle pas aussi le commerce des liqueurs alcooliques?

M. McMASTER: Je n'en sais rien. Il est peu probable qu'elle continue ce commerce après le premier mai prochain. Le colonel Thomas Cantley fait partie des conseils d'administration de la Eastern Car Company, Limited, de la Brandram- Henderson Paints and Varnishes, et de la Nova Scotia Steel and Coal Company, Limited. M. A.-P. Barnhill fait partie des conseils d'administration des compagnies dont les noms suivent: la Eastern Trusts Company, la James Pender & Company Limited, la St. John Iron Works Limited et la "Telegraph" Publishing Company. Il est aussi président de la New Brunswick Electrical Company et de la Acamac Land Company, Limited. Il fait également partie des conseils d'administration de la Fenton Land and Building Company, de la Westfield Land Company, de la Times Publishing Company et de la New Brunswick Realty Company. Enfin, le dernier mais non le moindre, en égard au nombre des conseils de direction dont il fait partie, c'est M. E.-R. Wood. Il est administrateur de la

British American Assurance Company, vice-président de la Canada Life Assurance Company, administrateur de la Western Assurance Company et fait aussi partie du conseil d'administration de la Canadian Bank of Commerce.

On serait porté à croire que les relations d'affaires qui ont existé entre cette dernière institution et la fameuse entreprise du chemin de fer Nord-Canadien aurait dû suffire pour empêcher le Gouvernement d'appeler l'un des administrateurs de la Canadian Bank of Commerce à faire partie du conseil d'administration de nos chemins de fer nationaux canadiens.

M. Wood fait de plus partie du conseil de direction de la Barcelona Traction, Light and Power Company, et il est vice-président de la Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited. Il fait aussi partie des conseils d'administration des compagnies dont les noms suivent: la Rio de Janeiro Light and Power Company, la Sao-Paulo Tramway Light and Power Company, la Mexico Tramways Company, la Toronto Railway Company, la Toronto Power Company, Limited, la Toronto Electric Light Company, Limited, et la Electrical Development Company of Canada, Limited. De plus, il est vice-président de la National Trust Company et administrateur de la Dominion Securities Corporation, Limited.

Voici tout d'abord où je veux en venir. Ce qu'il faut au pays, si nous adoptons ce système de nommer une commission dont les membres sont affublés du titre d'administrateur, c'est que nous accordions de forts traitements à ces gens afin qu'ils consacrent toutes leurs énergies à la solution des problèmes relatifs à l'exploitation de nos chemins de fer. Il est donc peu sage, si nous envisageons la situation sous cet angle, de confier une pareille tâche à des hommes s'occupant des intérêts les plus divers. Cependant, il est un autre aspect de la situation qui est encore plus grave, à mon sens. A la simple lecture des noms des différentes compagnies dont font partie les administrateurs de nos chemins de fer nationaux, nos collègues doivent avoir observer qu'il existe à peine un article de première nécessité touchant l'exploitation des chemins de fer, qui ne puisse être acheté d'une compagnie à laquelle s'intéresse l'un des administrateurs de notre réseau d'Etat, si le conseil d'administration le veut.

Je ne sais trop si la chose a été faite ou non, et je n'accuse jamais personne sans preuve. C'est le système que je dénonce en termes mesurés, car il est fort possible qu'il s'agisse d'un petit pacte de famille où l'on sacrifie peut-être les intérêts de la ligne à ceux de ces différentes compagnies. Il se peut que M. Hanna ne se laisse aucunement influencer par le fait d'être le président de la Canadian North Prairie Lands Company quand il lui arrive d'avoir à lui donner son avis sur le prolongement d'une ligne au Nord-Ouest. Je ne sais où ces terres sont situées; mais, si nous découvrons que l'on dirige vers elles un embranchement des chemins de fer nationaux canadiens, ne sera-t-il pas raisonnable de supçonner M. Hanna d'avoir, inconsciemment peut-être, voulu le bien de la Canadian North Prairie Lands Company, dont il est l'un des administrateurs?

Pour ce qui est de locomotives, nous supposerons que les chemins de fer nationaux désirent en avoir et, en ce cas, il est bien possible que, si la Canadian Locomotive Company offre de lui en fournir, M. Hobson ne connaissent absolument rien de la chose, qu'il refuse d'être présent à la séance où les soumissions seront ouvertes et qu'il ne communique point à la compagnie les renseignements qu'il pourra avoir sur le prix que les chemins de fer nationaux seraient prêt à payer. Il se peut que lui-même soit à l'abri de tout reproche, mais c'est une erreur que commet le Gouvernement de retenir à la direction des chemins de fer nationaux un homme qui est en même temps administrateur de la Canadian Locomotive Company, Ltd.

Le même principe est en jeu lorsque nous voyons que M. Robert Hobson est le président de la Steel Company of Canada, Limited. Si les chemins de fer nationaux devaient juger opportun de brûler du pétrole sur certaines locomotives, ils se trouveraient en présence de M. Hobson, qui est administrateur de la North Star Oil and Refining Company.

Si le réseau approvisionne ses wagons-restaurants de bières légères que l'on boira dans les régions où la tempérance absolue n'est pas encore établie, sir Hormisdas Laporte pourra lui fournir la bière des brasseries Frontenac. J'ignore absolument s'il le fait ou non.

M. POWER: Il le fait.

M. McMASTER: Mon honorable ami déclare qu'il le fait. C'est un renseignement que je possédais point moi-même.

Quant à des voitures, si l'administration en a besoin, elle peut, sans sortir du cercle de ses directeurs, les avoir de l'Eastern Car Company, Limited, dont M. le colonel

Thomas Cantley est aussi administrateur. Si elle a besoin de peinture pour ses wagons, la compagnie Brandram-Henderson, Limited, la lui fournira sans doute volontiers. S'il lui faut de la houille, sans doute que sera prête à lui en vendre la Nova Scotia Steel and Coal Company, qui a pour l'un de ses administrateurs le même colonel Thomas Cantley.

Pour ce qui est des relations de M. Barnhill avec le réseau, je me demande si quelqu'une des compagnies auxquelles il appartient serait en situation de vendre quelque chose aux chemins de fer nationaux canadiens. Il me semble en effet que ce sont pour la plupart des compagnies de publication ou de terres.

Quant à M. Wood, il fait partie du conseil d'administration d'un si grand nombre de compagnies qu'il semblerait devoir lui être impossible de donner vraiment quelque attention aux affaires de ce réseau.

En de pareilles circonstances, est-il juste d'imposer des limites à nos recherches? Si MM. Hobson, Cantley et les autres dont j'ai mentionné les noms ont quelque noblesse de sentiments, et je n'ai aucun motif de croire le contraire, ne saisiront-ils pas avec joie l'occasion de paraître devant ce comité et d'établir que, dans leur administration des chemins de fer nationaux canadiens, ils ont toujours tenu compte d'abord des intérêts de ceux-ci et ensuite seulement des intérêts des compagnies dont ils sont administrateurs.

Un bien meilleur système, cependant, serait celui que j'ai proposé à la Chambre, mais en vain, je regrette d'avoir à le dire. Ce qu'il faudrait, comme je l'ai inutilement dit, c'est que le Gouvernement d'abord eût soin de n'avoir rien à faire avec ces administrateurs de compagnies privées et, ensuite, qu'il en fût de même d'un service qui relève de l'Etat, comme l'est celui des chemins de fer nationaux canadiens. Je n'ai pas oublié l'enseignement que j'ai reçu autrefois du ministre de la Justice à une époque où j'étais simple étudiant: "Donner et retenir ne vaut."

On nous a promis que nous aurions amplement le droit de nous enquérir, mais de l'aveu même du premier ministre et du ministre de la Justice venu à sa rescousse, ce droit fut graduellement réduit à tel point que le comité que le Gouvernement veut bien instituer devra scruter la seule question de savoir quels renseignements les chemins de fer seront tenus de lui fournir, puis s'il est possible qu'il les lui fournisse; ensuite quel serait le meilleur mode de les lui fournir, le meilleur mode de vérification, et enfin pour l'enquête de quelles questions le comité devrait être institué. S'il en est institué un—et il serait assez avantageux d'en instituer un, car un comité ayant droit de faire assigner des témoins à comparaître et de faire déposer des documents devant son tribunal pourrait, plutôt que la Chambre siégeant en comité spécial, citer à comparaître devant lui M. Hanna, M. E. R. Wood et le colonel Cantley—il faudra l'enquête la plus complète pour satisfaire l'opposition, et ce qui beaucoup plus est, le contribuable canadien dont on sacrifie les deniers et que l'on taxe lourdement. Ceux des citoyens de ce pays qui acquittent un impôt sur leur revenu doivent songer avec beaucoup de peine que, pour ainsi dire tout le produit de l'impôt de 1920 sur le revenu va être absorbé par le déficit des chemins de fer nationaux. Ayant adopté le système de la nationalisation nous devons en faire loyalement l'essai. Or, il faut, pour cela, que les représentants du peuple puissent obtenir les renseignements les plus complets au sujet de l'exploitation des services publics nationalisés, il faut, par exemple, que la direction des chemins de fer ne soit pas abandonnée à des hommes ayant des intérêts privés non identiques à ceux des chemins de fer qu'ils sont censés diriger et exploiter. A la représentation et au parti libéral de créer une opinion publique d'après les exigences de laquelle la protection de l'intérêt public en ces matières sera confiée aux hommes les plus capables et les plus désintéressés.

M. COCKSHUTT: Comme il se fait tard, je serai très bref. La question à l'étude est probablement la plus grave que nous soyons appelés à régler au cours de cette session. Le peuple attend avec impatience le résultat de nos délibérations, mais j'espère que la preuve établie sur le parquet de cette Chambre au sujet de la situation des chemins de fer et des moyens d'y remédier ne lui causera pas de désappointement. Ce qui m'a grandement désappointé, moi, c'est le peu de lumière jetée sur l'état de choses actuel par ceux des membres de l'opposition qui l'ont sévèrement critiqué.

Ayant à différer d'opinion avec l'auteur du projet de résolution (M. A. K. Maclean) sur une couple de points, je regrette qu'il ne soit pas maintenant à son siège. Il a dit, tout d'abord, que pour une mission de cette nature, les hommes d'affaires ne valaient pas mieux ni peut-être autant que d'autres. Je ne sais ce qu'il pense des

hommes d'affaires en général ni où il a puisé ses renseignements, mais ce que je puis dire, c'est que si la situation des chemins de fer est susceptible d'amélioration elle sera améliorée par des hommes d'affaires plutôt que par des hommes de la profession légale, à laquelle il appartient. Avant tout, la situation des chemins de fer exige une administration conforme au principe des affaires.

J'ai été peiné d'entendre le rapport présenté par le ministre des Chemins de fer il y a deux semaines; le résultat des opérations de l'année m'a vivement désappointé. Je suis un des rares députés qui, au cours de la dernière session, ont demandé l'augmentation des tarifs comme moyen de résoudre la difficulté résultant du déficit de $49,000,000 dans l'exploitation des chemins de fer pour l'année alors écoulée. Je croyais qu'il fallait augmenter les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. Je suggérai au ministre, à trois différentes reprises, qu'au lieu de s'en rapporter à la Chambre, comme il le fit, il devait décider immédiatement qu'une augmentation de tarifs était nécessaire pour équilibrer les dépenses avec le revenu; mais ce ne fut pas avant l'automne qu'une grosse augmentation d'à peu près 40 p. 100 fut imposée. Je regrette extrêmement qu'elle ait été impuissante à résoudre la difficulté. En effet, non seulement elle n'a pas réussi à améliorer la situation, mais l'exploitation des chemins de fer s'est soldée par un déficit encore plus considérable. Cela me paraît infiniment regrettable. Je suis bien aise de voir que l'auteur du projet de résolution est de retour.

Relativement à la nomination de ce comité, l'honorable député a fait plusieurs assertions au sujet de ce que le comité devrait faire on ne pas faire. Ses membres, à ce qu'il dit, ne devraient pas être très nombreux; il a parlé de vingt-cinq, si je me souviens bien; mais c'est peut-être un autre député qui a mentionné ce chiffre. En tout cas, il a déclaré que le comité ne devrait pas être nombreux. Il a ajouté qu'il fallait tenir compte des frontières en faisant les nominations. Autrement dit, dans le choix des membres de ce comité, il faudra se guider sur les provinces. Je tiens à lui dire que, s'il pense administrer un chemin de fer national en tenant compte des frontières provinciales, il se trompe grandement.

L'hon. M. MACLEAN: Je n'ai point dit cela.

[M. Cockshutt.]

M. COCKSHUTT: C'est de cette manière que j'ai interprété vos paroles.

L'hon. M. MACLEAN: Je n'ai pas dit, non plus, que le comité administrerait les chemins de fer.

M. COCKSHUTT: Vous n'avez pas dit qu'il administrerait les voies ferrées, mais vous avez dit que, dans le choix des membres du comité, si je me souviens bien, et je ne veux pas dénaturer vos paroles,—quoi qu'il en soit le hansard établira exactement ce qui a été dit—il fallait tenir compte des frontières provinciales. En d'autres mots, j'ai compris que l'honorable député disait: "Ne choisissez pas des membres de cette Chambre qui, à votre avis, peuvent faire une enquête satisfaisante sur les chemins de fer, mais assurez-vous que toutes les provinces du Dominion aient des représentants dans le comité, que ces représentants soient propres ou non à cette besogne." Du moins, c'est ainsi que j'ai interprété les propos de l'honorable député, et je suis loin de vouloir dénaturer son langage. Mon honorable ami veut qu'une foule de renseignements soient divulgués. Eh bien, autant que je puis, rien n'enpêche que les renseignements soient fournis. Le ministre des Finances a appris qu'il est en faveur de dévoiler une masse de renseignements. Cependant, si mes souvenirs sont fidèles, naguère, lorsque mon honorable ami se trouvait du côté de la Chambre où il se trouve actuellement, toutes les affaires de cette nature étaient renvoyées au comité des comptes publics; cependant, lorsqu'elles étaient parvenues là, il se produisait quelque chose. Il y avait au comité ce qu'on appelait "la brigade d'obstruction"; trois ou quatre individus qui s'étaient donnés pour mission d'empêcher l'opposition d'alors d'obtenir les renseignements qu'elle cherchait. Mon honorable ami se rappellera, je crois, l'expression dont je viens de me servir et il connaît probablement quelques-uns de ceux qui formaient ce comité.

M. COPP: Nommez-les.

M. COCKSHUTT: Cela est inutile.

M. COPP: Vous feriez mieux de donner les noms.

M. COCKSHUTT: Je ne pense pas que le représentant d'Halifax désire les connaître.

M. COPP: Dans ce cas, vous pourriez me les fournir.

M. COCKSHUTT: Je m'adressais surtout au député d'Halifax qui déclare qu'il

veut obtenir toutes sortes de renseignements.

M. COPP: Je crois que vous feriez bien de mentionner les noms.

M. COCKSHUTT: Cela n'est pas nécessaire; on reconnaîtra bien ces hommes qui étaient connus alors de tous les membres de la Chambre.

M. COPP: Je n'étais pas ici dans ce temps-là, et je serais bien aise d'entendre leurs noms.

M. COCKSHUTT: Vous n'êtes pas arrivé ici à temps, mais vous aviez pour vous représenter un homme qui pouvait parler plus longtemps et plus vite que l'honorable député lui-même sur les embranchements. Je sais qu'il a parlé cinq heures de temps sur la question des embranchements, et que feriez-vous s'il entreprenait de s'occuper des lignes principales?

M. COPP: N'a-t-il pas traité la question des lignes principales?

M. COCKSHUTT: Non, il ne s'est pas occupé des lignes principales, mais des embranchemens. Notre ancien collègue, M. Emmerson, avait l'habitude de prendre chaque année une journée entière pour parler des embranchements, et il avait à un haut degré le talent de bifurquer.

Le représentant d'Halifax, qui entreprend de résoudre ce problème, croit en apparence que la Chambre peut créer un comité qui serait en état de recevoir des renseignements qu'il serait mieux de ne pas communiquer à la Chambre. Si ce n'est pas cela, je ne conçois pas quelles fonctions il aurait à remplir. Comme l'a dit le représentant de Queen-et-Shelburne, il est probablement bon que chaque dollar de la dépense soit examiné. L'avis repose sur un bon principe d'affaires, et je me demande s'il n'y aurait pas lieu, si toutefois la chose pouvait se faire, de le rendre applicable aux voies ferrées. Mais ces renseignements, il ne serait pas prudent de les fournir, s'ils ne devaient servir qu'à forger des armes pour combattre des adversaires politiques; d'un autre côté, je dis qu'il faut de toute nécessité les fournir s'ils doivent nous aider à résoudre un dur problème et à convertir en entreprises rémunératrices des chemins de fer dont l'exploitation, à l'heure actuelle, se solde par un déficit.

Ce soir, je me suis senti fortement piqué en entendant le chef de l'opposition réitérer d'une voix indignée ses demandes de renseignements. Que mon honorable ami me permette de lui rappeler ce qui s'est passé à l'origine de ces embarras. D'abord, quels en sont les auteurs? Comment se fait-il, que, nouveaux Titans, nous soyons condamnés à chanceler sous le poids d'un tel fardeau? C'est que, dans le temps, l'honorable député et son chef faisaient partie du gouvernement qui lança l'entreprise de ces chemins de fer cinquante ans trop tôt. Cela, on le leur rappela des centaines de fois à la Chambre; on lui fit observer qu'il n'était pas suffisamment renseigné pour lier le pays à l'établissement d'un chemin de fer transcontinental. Or, que répondait alors le chef de mon honorable ami? "Nous avons des montagnes de renseignements." Eh bien! ces montagnes de renseignements, à quoi ont-elles servi? Elles ont enfanté un chemin de fer qui constitue le plus écrasant fardeau qu'aucun pays ait jamais eu à porter.

On savait qu'il en serait ainsi, puisque l'entreprise avait été conçue pour des fins électorales, et non en vue des besoins du commerce. Le gouvernement de ce temps-là s'est lancé dans la construction d'un chemin de fer électoral, afin de faire dépenser en ce pays des sommes fabuleuses que, je le répète, il eut l'indélicatesse de puiser dans la caisse de l'Etat; et s'il est quelqu'un qui devrait se montrer aimable, qui devrait marquer un peu de charité et de confiance à ceux qui s'efforcent de tirer le pays de cette impasse, c'est bien le chef de l'opposition qui, agissant de concert avec son chef, a imposé au Canada les frais écrasants du Nord-Canadien aussi bien que du Transcontinental. Ce gouvernement-là a lourdement grevé le Dominion le jour où il entreprit de garantir jusqu'à concurrence de $35,000,000 les obligations de la voie ferrée qui passe au nord du lac Supérieur. Et lorsqu'il se mit en tête de construire le Grand-Tronc-Pacifique, l'entreprise ne devait coûter que $13,000,000, ou tout au plus $60,000,000; en réalité, c'est à $180,000,000 qu'elle revient. C'était le deuxième coup qu'il portait au pays.

Aujourd'hui, l'honorable député réclame des renseignements; j'espère que cette fois il saura en faire un meilleur usage qu'en 1903 et 1904, alors que, de concert avec ses associés politiques, il se prévalut des montagnes de renseignements à sa disposition pour établir à travers des régions désertes 1,800 milles de voie ferrée dont aucun conseil d'administration, fût-il nommé pour des motifs politiques ou composé des plus habiles parmi nos hommes d'affaires, ne saurait, de nos jours, rendre l'exploitation rémunératrice. Oui, je le répète, nous avons 1,800 milles de voie ferrée où il est

impossible d'obtenir que la recette couvre les frais d'exploitation, et il est facile d'établir qu'aucun conseil d'administration ne saurait en rendre l'exploitation rémunératrice.

Le chef du groupe agraire (M. Crerar) possède, il est vrai, une recette à lui pour convertir en excédent le déficit des chemins de fer nationaux. Je regrette qu'il ne soit pas ici pour la donner, mais comme je l'ai vue plusieurs fois imprimée, la Chambre ne trouvera peut-être pas mauvais que je lui dise en quoi elle consiste. Suivant cet honorable collègue, il suffirait de réduire le capital de ces chemins de fer pour en rendre l'exploitation rémunératrice. Jusqu'à présent, ils ont occasionné une dépense d'à peu près un milliard; mais l'exploitation s'en solde par un découvert de 70 millions. Est-il dans le groupe agraire ou parmi tout autre groupe de cette Chambre un seul homme capable de nous dire comment la réduction du chiffre de leur capital pourrait amener ces chemins de fer à solder leurs frais d'exploitation? La chose est impossible, et c'est pur enfantillage que d'énoncer une telle idée. Peu importe que leur capital soit d'un milliard ou d'un seul dollar, tant que le chiffre des frais d'exploitation de ces voies ferrées dépassera celui de leurs recettes, on ne gagnera absolument rien à changer le chiffre de leur capital, et personne ne saurait soutenir sérieusement le contraire de ce que j'avance.

Ce que le pays tient à connaître, c'est ce que nous, hommes réfléchis, allons tenter pour obtenir la solution d'un problème aussi plein de dangers qu'hérissé de difficultés, et c'est un point sur lequel je vais me permettre d'appuyer un instant. Ici, je me sens enclin à me ranger pour une fois à l'avis de mon honorable collègue de Brome (M. McMaster). Il arrive assez rarement à celui-ci d'avoir raison, et il se peut qu'il se trompe cette fois-ci; cependant, je me sens véritablement enclin à me ranger à son avis sur ce point.

Un DEPUTE: N'en faites rien.

M. COCKSHUTT: Suivant lui, l'administration d'une vaste entreprise dans laquelle se trouve engagé un capital d'environ un milliard de dollars appartenant au peuple devrait, lorsque l'intérêt public l'exige, être en mesure de consacrer tout son temps à la surveillance de cette dépense. Cette proposition n'a rien de déraisonnable. Le conseil pourrait être réduit de moitié et devrait se composer des meilleurs hommes qu'on puisse trouver. Tous les postes, depuis celui de directeur général jusqu'au plus modeste emploi, devraient être assignés aux personnes les plus aptes à les occuper. L'administrateur général devrait s'entourer du personnel le plus capable que l'argent peut lui procurer, et tous devraient se consacrer corps et âme à la solution du problème des chemins de fer qui sont aujourd'hui une véritable détresse pour notre pays. Je crois donc, alors, que la politique suggérée par mon honorable ami relativement à l'administration mérite l'attention du ministre des Chemins de fer. Je ne veux rien critiquer de ce que l'on a fait dans le passé. La critique est facile au milieu d'une telle confusion. Cependant, je crains moi-même que l'on n'ait pas obtenu les meilleurs résultats de l'exploitation de ces voies ferrées. Si j'en voyais l'absolue nécessité, je serais prêt à voter 70 millions de plus.

Le Gouvernement est plus au courant que moi des affaires du réseau national, mais il devrait considérer soigneusement si le ministère des Chemins de fer et l'administration du réseau national canadien ne pourraient arriver à des résultats plus encourageants pour le pays. S'ils font tout leur devoir, donnons-leur notre loyal et cordial appui afin d'améliorer notre sort.

Monsieur l'Orateur, si nous voulons faire de ces chemins de fer une entreprise rémunératrice, il faut que la Chambre et le pays modifient leur état d'esprit; il faut que nous manifestions à l'égard de notre propriété un esprit de loyauté. Ce n'est pas en battant les murs de cette propriété à coups de bélier que nous l'édifierons. Faisons de la propagande, donnons de bons conseils; cherchons à augmenter le trafic et le nombre des voyageurs. Bref, efforçons-nous d'obtenir les meilleurs résultats possibles.

Si le comité est nommé, j'espère que dans le but de lui faire rendre les plus grands services le premier ministre lui donnera une grande envergure, et je crois qu'il le fera. En effet, il est raisonnable de penser —du moins tant qu'il y aura les déficits— que la Chambre voudra connaître les dépenses qui ont amené ces déficits. Cette proposition devrait être soigneusement étudiée. Si le Gouvernement nous montrait un surplus de 70 millions tous les ans, nous n'en demanderions peut-être pas la provenance, mais, comme il se présente à nous avec un déficit de quelque 70 millions, et nous demande de voter l'argent, alors, nous, qui sommes les gardiens des deniers

publics, avons le droit de savoir si cet argent est dépensé avec sagesse.

Si ce comité est nommé, je crois qu'il se conduira raisonnablement; qu'il ne harassera pas aucun ministère en lui demandant des rapports inutiles, et qu'il n'exigera pas de renseignements de nature à nuire à l'exploitation du réseau. Tous les membres d'une compagnie particulière savent que l'on ne communique qu'une très petite somme à l'assemblée annuelle, même en ce qui regarde les dépenses globales, la compagnie ne dévoile pas la source ni le prix de ses achats. Ce n'est pas la règle. C'est ce qui se passe dans les compagnies privées, et j'appartiens à plusieurs. Je ne connais aucune compagnie qui donne ces renseignements. Quant à notre vaste réseau, nous ne devons donc pas demander de renseignements excesssifs. Si les membres veulent ce qui est juste et aider le pays à sortir de cette impasse, ils n'importuneront pas sans raison les administrateurs de cette grande entreprise nationale.

J'ai confiance dans le succès final, parce que le sort du Canada en dépend beaucoup. Le plus sérieux problème de nos jours est celui des chemins de fer et de la marine marchande. Nous constatons avec plaisir que notre marine marchande paie ses frais et a même un excédent tout modeste soit-il. Espérons que nos chemins de fer seront bientôt en aussi bonne posture. Quant à moi, je désire coopérer cordialement au succès que mérite notre vaste réseau national.

M. CAHILL: Permettez-moi de dire quelques mots touchant ce sujet important entre tous du réseau national canadien. J'ai suivi avec intérêt les observations du ministre des Finances (M. Drayton) concernant la juridiction parlementaire. Il me semble que tant que nous n'aurons pas réussi à faire comprendre aux membres du Parlement et au pays la signification de la juridiction parlementaire et de l'administration publique, nous ne résoudrons pas le problème de nos chemins de fer. Un grand nombre de nos collègues sont vivement intéressés à la nationalisation mais, apparemment, ont tout à fait oublié la question d'administration publique.

Je me souviens très bien que, lorsqu'en 1918 cette question était en délibération par la Chambre, le Gouvernement a cité des pages entières d'un certain rapport de chemin de fer, dont le ministre des Finances était en partie l'auteur, lisant ce qui leur convenait, et omettant ce qui ne leur convenait pas. Dans le cas du ministre qui était le principal intéressé, j'étais convaincu qu'il n'en était pas encore arrivé à une conclusion certaine quant à ce qui devrait ou ne devrait pas être sous la dépendance du Gouvernement, malgré qu'il eut étudié la question sérieusement. Or, pour quiconque a quelque peu examiné ce sujet, il n'y a pas à douter qu'il est impossible d'éviter le contrôle parlementaire. La nature même de nos institutions gouvernementales exige le contrôle parlementaire, à moins que nous ne désirions en confier l'entière surveillance à des personnes irresponsables—c'est-à-dire irresponsables au Parlement—et renoncer à tout. Il faut une chose ou l'autre; il faut maintenir le contrôle parlementaire ou y renoncer. C'est ce choix à faire qui est cause de la confusion publique aujourd'hui. Lequel aurons-nous? Aurons-nous, oui ou non, le contrôle parlementaire? Toute compagnie qui manie 300 millions de deniers publics doit être soumise à quelque surveillance—il faudrait contrôler ces messieurs entre les mains desquels passent autant de deniers publics. Les estimations budgétaires pourvoient à 165 millions, et l'exploitation du réseau donne 125 millions; la dépense est donc de 290 millions approximativement, sans allouer pour aucun crédit supplémentaire. Ceux qui ont la direction de nos chemins de fer, d'après ce que nous dit le Gouvernement, dépensent cet argent sans restriction jusqu'à concurrence de 300 millions. Le peuple commence à se rendre compte qu'il a à envisager un sérieux problème; et il prétend que le Gouvernement et le Parlement doivent s'occuper tout d'abord de cette question des dépenses. Il veut savoir la cause des déficits. Il veut savoir comment l'on pourrait éliminer ces déficits, comment le Gouvernement pourrait réaliser l'intérêt sur les placements. Le ministre des Finances nous a dit ce soir que nous ne pouvions pas demander de renseignement au sujet d'un chef de gare, quelque part; mais il ne me dira pas qu'il ne m'est pas permis de demander au Gouvernement maintenant, pourquoi le Parlement, par l'entremise de personnes irresponsables ainsi qu'il a été dit, devrait dépenser des millions pour des gares à Halifax, lorsque ces dépenses n'ont jamais été approuvées par le Parlement. Le Gouvernement est venu ici demander une somme globale pour faire face aux déficits. Pendant l'année, il a su dépenser 125 millions à son gré, et je crois qu'une bonne partie en a été dépensée sous la direction du ministre des Chemins de fer. Je ne crois pas que les directeurs soient allés à Halifax et aient dépensé plusieurs

millions dans cette entreprise sans avoir au préalable consulté le ministre des Chemins de fer. Je crois qu'ils ont agi d'après l'avis du ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. REID: Puis-je demander à l'honorable député à quelles dépenses il fait allusion?

M. CAHILL: Les dépenses mentionnées dans le rapport du ministère des Chemins de fer.

L'hon. M. REID: Je puis répondre à l'honorable député à ce sujet. J'ai donné tous les détails sur le compte du capital lors de l'examen des prévisions budgétaires, relativement à la manière dont il serait dépensé, et où il serait dépensé. En ce qui concerne les frais d'exploitation, nous n'avons naturellement rien à y voir.

M. CAHILL: Je ne suis pas du tout convaincu qu'il importe au ministre que je refuse de poser d'autres questions lorsque les prévisions budgétaires seront soumises à l'étude du comité, mais s'il veut bien m'indiquer l'endroit dans les prévisions budgétaires des autres années où il a mentionné un placement d'argent sur les gares de Halifax, je consens à ne plus faire de questions au sujet des chemins de fer. Je lui ferai cette faveur. Autre question: Ces entrepreneurs qui doublent les voies ou qui font d'autres travaux relativement aux chemins de fer figure au compte des dépenses générales; il n'y a à ce sujet aucune stipulation dans les prévisions budgétaires, sauf en sommes globales telles qu'adoptées par le ministre, l'an dernier, à deux heures et demie du matin, après une série de discours dans la journée, discours ne contenant aucun renseignement d'aucune espèce.

Le Gouvernement peut bien dire maintenant qu'il appartient à l'opposition de demander et d'obtenir des renseignements. Je pense qu'ils ont raison de parler ainsi, car, je crois que l'opposition a droit d'avoir des renseignements. Mais le Gouvernement a soustrait une grande partie des dépenses publiques au contrôle parlementaire.

Le Gouvernement se présente au Parlement avec un déficit et il nous donne le moins de renseignements possible et l'argent voté se dépense en la façon qui plaît à l'administration, n'oubliant jamais qu'elle doit agir de concert avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux et ses collègues.

Le ministre se présente ici pour demander leur avis aux membres de la Chambre. Nous sommes prêts à le conseiller et à l'aider à résoudre le problème, si cela est possible, mais avant de le tenter, le ministre reconnaîtra avec moi que le Gouvernement doit jouer cartes sur table; qu'il doit être juste à l'égard du peuple et ne pas chercher à accomplir ce que le premier ministre a cherché à faire, aujourd'hui. Comme résultat final de toute cette discussion, après avoir promis, il y a plusieurs jours, de faire connaître ce qu'il allait faire il propose la création d'une commission. La mission de cette dernière sera de se proposer à elle-même ce qu'elle proposerait au Parlement et ce que le Parlement devrait, à son tour, proposer au comité. Voilà, en termes clairs, ce que le premier ministre a dit, que ce comité n'aura absolument aucune fonction à remplir. Mais, si je ne fais pas erreur, le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose de demander, ce soir, au comité de voter le budget d'un département à ce point lié à celui des Chemins de fer et des Canaux, qu'il ne veut pas nous donner le moindre renseignement. Son département n'est pas tenu, lui non plus, de fournir de renseignement sur ses dépenses. Mon honorable ami a reçu de fâcheuses leçons du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Le Gouvernement devrait décider ce qu'il va faire au sujet de cette question. Il est bien beau de demander à l'opposition une critique utile, mais, ainsi que je le faisais observer à l'honorable ministre, l'an dernier, ce serait folie de notre part d'offrir le moindre conseil à un Gouvernement qui en ferait une mauvaise application. Le premier ministre rit, mais il sait que le Canada n'a jamais eu de gouvernement plus sujet que celui-ci à tout gâter. Certes, il n'ira pas dire le contraire. Ce Gouvernement a perdu plus d'argent sur les chemins de fer depuis cinq ans, y compris le déficit de cette année, que toute la dépense faite par tous les gouvernements du Canada depuis la confédération, y compris le coût de l'Intercolonial, celui du Transcontinental et celui du chemin de fer de la baie d'Hudson. La perte s'élève, aujourd'hui, à $200,000 par jour et le remède que mon honorable ami présente consiste à nommer un comité qui devra s'enquérir et s'assurer de ce que le Gouvernement peut faire. Ce n'est pas une solution qui satisfera le pays. Le Gouvernement doit d'abord décider ce qu'il va faire à l'égard de la publicité, ce qu'il est prêt à divulguer et de quelle manière. Il ne sert à rien aux ministres de dire: "Nous allons passer cette responsabilité à un comité"—un comité qui

ne sera responsable à personne et qui se contentera simplement de faire un rapport. Le Gouvernement doit assumer la responsabilité et s'il refuse de fournir des renseignements à la Chambre, il en répondra devant le peuple. Mais dire qu'il peut nommer un comité pour administrer nos chemins de fer et refuser de communiquer le rapport de ce comité au Parlement, c'est une prétention trop absurde pour que le peuple canadien l'accepte.

Mon honorable ami a cherché à établir que le Gouvernement craint l'ingérence politique. Je vais lui indiquer un moyen de se soustraire dans une très grande mesure, à la mainmise politique. Qu'il expose toute l'affaire aux représentants du peuple qui votent l'argent destiné à l'entreprise; qu'il lui donne la plus grande publicité possible, et alors le favoritisme politique disparaîtra. Si chacun est au courant de ce qui se passe, on n'aura rien à cacher. Le Gouvernement paraît être d'avis qu'il a quelque chose qu'ils doivent tenir secret et c'est aussi le sentiment public Le Gouvernement a mis le peuple sur une piste et le peuple a ajouté foi au Gouvrnement dans cette circonstance—ce qu'il ne fait pas, dans la plupart des cas.

Le seul moyen de se débarrasser du favoritisme politique, c'est de donner aux faits la plus grande publicité possible. Qu'on mette l'opposition au courant de ce qui se passe et l'on est toujours protégé. Si l'on renseigne parfaitement le public, ce dernier peut alors aider à obtenir de meilleurs résultats. Si le Gouvernement continue à patauger comme le fait le ministre des Chemins de fer, les déficits de nos voies ferrées seront à l'avenir beaucoup plus considérables. Le problème est trop sérieux pour que le Gouvernement cherche à le résoudre à la légère, en nommant une commission qui fera quelque chose, à son dire. Il appartient au Gouvernement de donner des renseignements et le temps et l'endroit de les donner c'est ici, et dès maintenant.

Quelques DEPUTES: Aux voix, aux voix.

M. l'ORATEUR: La Chambre permet-elle à l'honorable député de retirer l'amendement?

Quelques DEPUTES: Adopté, adopté.

M. l'ORATEUR: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, ai-je le droit de réplique à l'occasion de la motion principale?

M. l'ORATEUR: Je ne le crois pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, je demanderai à la Chambre, plus tard, la permission de le faire.

M. l'ORATEUR: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

L'hon. MACKENZIE KING: Quelle est la proposition?

M. l'ORATEUR: Que la Chambre se forme en comité des subsides.

(La proposition est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

Administration centrale.—Marine et Pêcheries —Traitement du personnel, $360,810; dépenses casuelles, $68,870.

L'hon. MACKENZIE KING: Puis-je demander à mon très honorable ami s'il a l'intention de faire durer la séance toute la nuit?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Je ne me plains pas du temps qui a été consacré à la discussion des chemins de fer, mais je profite de l'occasion pour faire remarquer au comité que nous sommes rendus au 5 avril et que l'examen des subsides, qui a été appelé tous les jours, est bien peu avancé. Etant donné que la journée a été prise par la question des chemins de fer, je n'insisterai pas pour que le comité siège plus longtemps.

L'hon. M. BALLANTYNE: Vu l'heure avancée, je propose le renvoi de la discussion.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

DÉPÔT D'UN BUDJET SUPPLÉMENTAIRE POUR 1921

Le très hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances) dépose un message de S. Exc. le Gouverneur général transmettant un état des prévisions supplémentaires pour l'exercice 1921.

DÉPÔT D'UNE MOTION TENDANT À INSTITUER UN COMITÉ SPÉCIAL RELATIF AUX CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Le très hon ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Au cours de la discussion sur les chemins de fer nationaux canadiens, j'ai promis que je donnerais avis, ce soir, d'une motion tendant à la formation d'un comité. Je suis prêt à déposer la motion suivant la forme ordinaire, mais comme, de cette façon, les honorables députés n'auraient pas le temps de l'examiner, je crois qu'il est plus juste que j'en donne lecture

ce soir. A ce propos, je dois dire que les directives contenues dans cette proposition ne constituent pas d'une manière définitive le sujet que le comité aura à examiner. Je l'ai fait comprendre au cours de mes remarques. Evidemment, dans l'examen qu'il fera de la question, le comité cherchera à déterminer ses attributions. Quant au rapport dont il a été question, il a été déposé depuis plusieurs mois et aurait pu être renvoyé au comité que cela intéresse à n'importe quel moment, si la demande en avait été faite. Il n'y a aucun inconvénient à le renvoyer à ce comité-ci. Je dis cela tout simplement pour expliquer la proposition dont je vais donner avis.

Je donne avis que je proposerai la résolution suivante, laquelle sera inscrite au Feuilleton demain:

Qu'un comité spécial permanent relatif aux chemins de fer et à la marine de l'Etat soit nommé pour la présente session, et reçoive l'instruction de faire une enquête sur les questions suivantes:

(1) Quelles sont les informations concernant l'exploitation, par le bureau de direction et d'administration des chemins de fer et des navires de l'Etat, qui devraient, dans l'intérêt public, être soumises au Parlement, en réponse aux questions, motions pour production de documents ou autres;

(2) Quand, par quelle méthode, et sous quelles conditions, ces informations devraient être fournies, ayant égard à la nécessité de donner au Parlement et au public tous les faits requis pour déterminer la politique (y compris la finance) et, pour le bureau des directeurs, les meilleures conditions possibles de direction;

(3) Quel système d'apurement devrait être adopté, et quelle somme de détails devraient être donnés dans le rapport annuel;

(4) Pourquoi, dans quel but et pour quelles raisons ce comité devrait être maintenu, et que pour ces raisons, ou pour toutes autres que le comité jugera d'intérêt public, le rapport annuel du bureau des directeurs doit lui être soumis, et que ledit comité ait le pouvoir d'interroger des témoins sous serment, de faire déposer tous documents et archives et faire rapport de temps à autre.

Je regrette de détruire les espérances des honorables députés de l'opposition.

Une VOIX: Quelles espérances?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'espérance qui constitue la substance de tous leurs discours de ce soir, à savoir qu'on leur refuserait l'examen du rapport.

(La séance est levée à une heure moins dix minutes, mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, Orateur

Mercredi, 6 avril 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

RÉTABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE

M. CRONYN dépose le 2e rapport du comité relatif aux pensions, à l'assurance, et au rétablissement des soldats dans la vie civile.

—Je propose, appuyé par M. MacNutt, l'adoption du 2e rapport du comité spécial chargé d'examiner les questions relatives à la pension, à l'assurance et à la restauration des soldats démobilisés.

M. l'ORATEUR: Je dois faire observer à la Chambre, qu'en l'absence d'un avis, cette motion nécessite l'assentiment unanime de la Chambre. La Chambre décide-t-elle de l'adopter?

(La motion est adoptée.)

DÉPÔT D'UN RAPPORT

L'hon M. CALDER dépose le rapport sur la gendarmerie à cheval royale canadienne pour les douze mois écoulés le 30 septembre 1920.

DÉPÔT DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE À L'ARBITRAGE DU GRAND-TRONC

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je désire déposer sur le bureau de la Chambre une copie de la correspondance échangée entre le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc relativement à une prolongation de délais fixés pour l'arbitrage. J'ai pensé que cette correspondance, quoique incomplète en est arrivée à un point où il est bon de faire savoir à la Chambre en quelle situation se trouvent les parties.

J'ajouterai que peu avant trois heures il m'est arrivé une autre lettre dans laquelle la question de droit était discutée, mais que je l'ai reçue trop tard pour pouvoir l'ajouter au dossier que je dépose aujourd'hui. Elle figurera parmi la correspondance qu'il sera possible de déposer ultérieurement.

DÉMISSION DE SIR THOMAS WHITE

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la démission du très honorable sir Thomas White, député du comté de Leeds, et que j'ai, en conséquence, mandé au directeur général

des élections de lancer une lettre de convocation aux électeurs de ce comté.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DES POSTES

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à présenter un projet de loi (bill n° 57), adopté par le Sénat, ayant pour objet de modifier le loi des Postes.

L'hon. M. LEMIEUX: Expliquez-vous.

Le très hon. M. DOHERTY: Ce bill est déjà adopté par le Sénat et il n'est pas d'usage d'expliquer, à l'occasion de leur première lecture aux communes, les bills que le Sénat a adoptés. Je n'ai pas d'exemplaire du bill en question, dans le moment, mais je puis dire qu'il comprend trois articles, dont le principal vise à établir un système d'assurance par rapport aux colis postaux recommandés. Les deux autres sont peu importants.

L'hon. M. LEMIEUX: Concernent-ils le paiement des courriers passeurs?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne m'en souviens pas. Je pensais que le bill était ici, et il devrait y être, puisque le Sénat l'y a envoyé.

L'hon. M. LEMIEUX: Je sais qu'il n'est pas d'usage de retarder la première lecture des bills du Sénat, mais si l'on avait adopté la motion que j'ai présentée l'autre jour, le ministre des Postes serait ici pour expliquer la nature de son bill.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas d'usage d'expliquer les bills du Sénat à l'occasion de leur première lecture aux communes. La première lecture est pure formalité.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

QUESTIONS

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT CANADIEN

L'hon. M. FIELDING demande:

1. Combien d'obligations du gouvernement canadien le comité des banquiers agissant pour le Gouvernement a-t-il achetées dans chacun des exercices financiers 1919 et 1921, et jusqu'aujourd'hui en 1921?
2. Quelle somme, hors l'intérêt, a été payée, dans chaque exercice, pour ces obligations?
3. De combien d'obligations le comité a-t-il disposé dans chaque exercice?
4. Quelle somme, hors l'intérêt, le comité a-t-il reçue chaque année civile, à même ces ventes d'obligations?
5. Quelle somme d'obligations est restée aux mains du comité, lorsque ses opérations ont cessé?
6. Comment a-t-on disposé des obligations qui sont restées aux mains du comité?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. On demande des renseignements sur les opérations de chaque exercice. Il est difficile de fournir des chiffres correspondant aux exigences de cette question, mais j'espère que les chiffres ci-après, que constituent un résumé des résultats des opérations du comité pour les deux périodes respectivement, comprendront, en substance, les renseignements désirés:

A. Opérations du comité depuis le 22 janvier 1918 jusqu'au 20 janvier 1919, date de sa dissolution.

1. $70,329,050 (valeur au pair).
3. $64,547,400 (valeur au pair).
5. $5,779,650 (valeur au pair).
6. Pris par le ministre des Finances dans le but de pourvoir au fonds d'amortissement, à 99½ pour l'année 1922, et à 99¾ pour l'année 1927—prix réguliers du marché.

2 et 4. Après avoir remis au ministère des Finances, aux conditions ci-dessus indiquées, les obligations non encore vendues, et après avoir inscrit au crédit de ses comptes l'intérêt des obligations qu'il a eues en mains de temps à autre, le comité, dont les comptes furent vérifiés et certifiés par des experts comptables, se trouva en état d'accuser, par rapport à ses opérations un excédent de recettes de $24,088.64, tous frais acquittés, et il n'a pas été inscrit d'intérêt dans les livres du comité sur l'argent avancé de temps à autre par le ministère des Finances à même l'excédent des fonds d'emprunt, pour lui permettre de poursuivre ses opérations, et qui a formé un total de $10,950,000.

B. Opérations du comité depuis le 26 août 1919, date où il fut reconstitué, jusqu'au 30 novembre 1920, date où il cessa encore une fois d'exister.

1. $299,206,650 (valeur au pair).
2. $293,529,680.56.
3. $190,259,100 (valeur au pair).
4. $184,319,978.96.
5. $108,947,550 (valeur au pair).

Depuis que le comité a discontinué ses opérations il a été vendu aux capitalistes pour $19,719,250 (valeur au pair) d'obligations appartenant à l'émission imposable de 1919 et il est resté au ministère des Finances pour $89,228,300 d'obligations toutes exemptes d'impôts et utilisables pour les besoins du fonds d'amortissement.

La comptabilité de la compagnie, relativement à cette période de ses opérations, a été calquée sur la comptabilité de la première période, régulièrement apurée et certifiée par des comptables autorisés. Elle accusait un surplus de $714,253.88 comme résultat de l'exploitation après le paiement de toutes les dépenses. On est arrivé à ce chiffre en faisant entrer en ligne de compte l'intérêt accru sur les obligations depuis le 24 novembre 1919 jusqu'au 1er décembre 1920, mais en laissant de côté l'intérêt accumulé depuis le 1er décembre 1920, ainsi qu'une somme de $2,140,864.15, montant de l'intérêt sur $2,140,864.15, valeur au pair des obligations achetées entre le 26 août et le 15 décembre 1909, somme qui a été mise à part à compter de cette dernière date, et en réservant $1,160,308.94 pour réduire aux cours de la clôture de la bourse de Toronto, le 22 janvier 1921, la valeur des obligations, telle qu'indiquée dans les livres. L'intérêt sur les avances faites de temps à autres par le ministre des Finances pour permettre au comité de poursuivre ses opérations, avances qui atteignaient le total de 107 millions de dollars, n'a pas été inscrit dans les livres. Les fonds ainsi avancés ont été pris sur le reliquat des emprunts de la victoire.

DEPENSES RELATIVES AUX OBLIGATIONS DE LA VICTOIRE

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Combien le Gouvernement a-t-il dépensé, ou combien a-t-il encouru de responsabilités pendant l'année civile 1920, pour stabiliser le marché des obligations de la Victoire?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

La réponse précédemment donnée à la question du député de Queen-et-Shelburne s'applique assez bien à la présente question et, cela étant, l'honorable député (M. Sinclair) consentira, j'imagine, au retrait de sa question.

MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR LE RESEAU DE L'ETAT DANS LA NOUVELLE-ECOSSE

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Quelle a été, en tonnes et dollars, la quantité de la marchandise reçue ou expédiée chaque année depuis cinq ans, aux stations suivantes des chemins de fer de l'Etat, en Nouvelle-Ecosse: Piémont, Barney's-River, Marshy-Hope, James-River, South-River, Heatherton, Tracadie et Monastère?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

Nom de la station	Années	Tonnes de marchandises		Recettes	
		Expédiée	Reçue	Expédiée	A l'arrivée
Piémont	1916	189	389	$ 241 04	$ 1,007 82
	1917	198	201	324 22	321 99
	1918	118	187	285 72	380 16
	1919	111	154	685 98	485 15
	1920	40	94	180 37	312 83
Barney's River	1916	126	568	247 48	546 20
	1917	126	522	263 38	529 77
	1918	182	297	523 43	331 34
	1919	163	297	432 34	735 81
	1920	70	156	250 90	549 00
Marshy-Hope	1916	1,120	62	670 78	109 74
	1917	287	56	357 86	113 68
	1918	412	44	548 30	111 47
	1919	228	38	381 12	151 23
	1920	1,284	71	2,225 65	267 10
James-River	1916	1,864	495	808 83	1,253 00
	1917	4,343	1,157	6,058 00	2,321 00
	1918	4,056	679	7,860 00	1,687 00
	1919	2,790	592	4,994 00	2,305 00
	1920	10,060	1,896	14,763 00	3,075 84
South-River	1916	1,075	1,264	1,592 80	2,442 30
	1917	3,038	1,851	4,450 10	2,876 40
	1918	5,374	1,438	10,121 60	3,513 30
	1919	3,164	718	7,859 50	2,859 20
	1920	2,502	973	6,771 49	3,582 29

Nom de la station	Années	Tonnes de marchandises Expédiée	Reçue	Recettes Expédiée	A l'arrivée
Heatherton..	1916	365	1,886	$ 889 90	$3,750 80
	1917	415	940	1,242 20	3,472 00
	1918	953	1,164	3,362 60	3,316 29
	1919	880	1,556	2,893 30	3,743 45
	1920	1,635	953	4,625 33	3,612 06
Tracadie..	1916	1,971	597	2,886 70	1,646 48
	1917	4,454	1,333	6,152 40	2,728 00
	1918	4,325	832	8,229 70	1,995 00
	1919	2,773	828	5,156 94	2,991 00
	1920	1,327	726	4,083 18	3,164 34
Monastère..	1916	1,789	347	2,061 44	884 45
	1917	3,542	619	4,054 99	1,633 73
	1918	3,851	740	7,097 06	1,805 07
	1919	1,987	578	5,445 47	2,182 37
	1920	3,036	458	6,942 41	2,244 69

DESTRUCTION DE DOCUMENTS PUBLICS A L'IMPRIMERIE NOTIONALE

*M. BROUILLARD demande:

1. Le juge Snider a-t-il fait rapport sur l'enquête au sujet de la destruction des biens du gouvernement à l'imprimerie nationale?
2. Dans l'affirmative, quelle est la date de ce rapport, quelle décision a-t-on prise à son sujet, et quand sera-t-il déposé à la Chambre?
3. Quand le juge Snider doit-il finir son enquête?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je demande que la question soit réservée.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, je remarque que la question n° 15 est au Feuilleton depuis plusieurs semaines.

M. l'ORATEUR: Si un député désire appeler l'attention sur certaines questions auxquelles il n'est pas donné de réponse, il doit le faire avant l'ordre du jour et non à l'instant où le ministère répond aux questions, car le règlement ne le permet point.

DESTITUTION DE CHEFS DE TRAIN ET DE SERRE-FREINS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

M. DELISLE demande:

1. Combien de conducteurs et de serre-freins du réseau de fer de l'Etat ont été congédiés en 1920, de Québec à O'Brien?
2. Quels sont leurs noms?
3. Pourquoi ont-ils été congédiés? Ont-ils eu une enquête légale et impartiale, comme le demande l'article 36 des règles et tarifs signés de F. P. Brady pour le réseau national de M. G. Wilson pour la fraternité des employés de chemins de fer, et de M. Kelleher, pour l'ordre des conducteurs de chemin de fer?
4. Quels sont les noms des indicateurs qui ont fourni les premières preuves?
5. Où étaient-ils employés avant de faire ce travail pour le Gouvernement?
6. A-t-on pris des affidavits? Qui les a assermentés?
7. Le Gouvernement se propose-t-il de reprendre ces employés?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. 7 conducteurs, 6 serre-freins et un facteur.

2. Noms des conducteurs: Jos.-Elias Albert, J.-Esdras Benoît, J.-Elz.-Cléophas Côté, L.-Philippe Cloutier, L.-Azavedo Dupont, Lévi-Joseph Jess, F.-R. Plouffe.

Noms des serre-freins: Jos. Albert, Jos. Brochu, Roméo Fournier, Roméo Gagnon, Vic.-R. Mulligan, Frs-Ls Saint-Pierre.

Nom du facteur: Roméo Picher.

3. Les conducteurs J.-E. Benoît, J.-E. Cléophas Côté, L.-P. Cloutier et L.-J. Jess, ont été destitués pour avoir irrégulièrement gardé des deniers provenant de la vente des places. Le conducteur J.-E. Albert a été congédié pour avoir été trouvé coupable du vol d'effets appartenant au chemin de fer. Le conducteur L.-A. Dupont a été destitué pour cause d'insubordination; le conducteur F.-R. Plouffe, pour contravention à la règle spéciale "E" du tableau n° 2, contravention qui a amené un temponnement par l'arrière.

Le serre-frein Jos. Albert a été congédié pour avoir été reconnu coupable du vol de marchandises en la possession du chemin de fer. Le serre-frein Jos. Brochu a été destitué à cause des services peu satisfaisants qu'accusaient les notes portées à son dossier. Les serre-freins R. Gagnon, Frs-Ls Saint-Pierre et le facteur R. Picher ont été congédiés pour contravention à la règle "G" (ivresse). Tous ces employés ont obtenu l'enquête régulière et complète que prescrit en pareils cas le règlement établi

en conformité des conventions faites avec les associations ouvrières.

Le serre-frein R. Fournier a été rayé du bordereau de paye pour n'être pas revenu à son poste dans le délai d'un an prescrit par le règlement du réseau. Le serre-frein Vic.-R. Mulligan en a été rayé pour avoir quitté le service et pris de l'emploi ailleurs.

4, 5 et 6. L'administration juge contraire à l'intérêt public de faire connaître les noms ou occupations des personnes qui ont fourni les premiers renseignements au sujet de la garde irrégulière de deniers provenant de la vente des places.

Il reste encore un cas à l'étude, mais l'administration déclare n'avoir pas l'intention de s'écarter de la ligne de conduite qu'elle a suivie à l'égard des autres.

JUGE WILSON

M. MICHAUD demande:

1. Le juge Wilson, de la cour des comtés d'York et Sunbury, province du Nouveau-Brunswick, a-t-il été mis à la retraite par décret du conseil? Dans l'affirmative, quand?
2. Qui a été nommé au poste vacant, et quand? S'il n'y a pas de successeur, pourquoi?
3. Quand le juge Wilson a-t-il été averti de sa mise à la retraite et par qui?
4. Qui a été recommandé pour remplir la vacance, et par qui?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Oui, par un décret en date du 8 mars 1921.
2. Non.
3. Des lettres patentes accordant une pension au juge Wilson lui ont été remises par le département du secrétaire d'Etat, le 1er avril 1921.
4. La vacance n'a pas encore été remplie.

INDEMNITE AUX GARDIENS DE PHARES

M. FAFARD demande:

Le Gouvernement se propose-t-il d'accorder une indemnité de vie chère aux gardiens de phares, pour l'année 1920?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): La question est à l'étude.

PRODUITS DES DROITS DE DOUANE PAR PROVINCE

M. BUCHANAN demande:

1. Quel est le total des droits de douane perçus pendant chacune des cinq dernières années dans la province de l'Alberta?
2. Quelle est la population actuelle approximative de l'Alberta?
3. Quel est le total des droits de douane perçus pendant chacune des cinq dernières années dans les autres provinces du Canada, respectivement?
4. Quelle est la population actuelle estimative des autres provinces du Canada?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

Alberta.

1. Année	1916-1917	$ 2,572,304.56
"	1917-1918	4,012,656.92
"	1918-1919	3,432,315.98
"	1919-1920	3,638,574.27
"	1920-1921	4,104,028.32

2. La population de l'Alberta d'après le dénombrement de 1911, était de 374,663 âmes.

Nouvelle-Ecosse.

3. Année	1916-1917	$ 4,682,337.83
"	1917-1918	4,380,547.65
"	1918-1919	4,159,820.58
"	1919-1920	4,947,776.40
"	1920-1921	4,317,322.56

Ile du Prince-Edouard.

Année	1916-1917	$ 143,978.06
"	1917-1918	129,600.47
"	1918-1919	127,025.25
"	1919-1920	150,290.11
"	1920-1921	197,115.75

Nouveau-Brunswick.

Année	1916-1917	$ 3,975,869.89
"	1917-1918	4,294,261.27
"	1918-1919	4,343,357.31
"	1919-1920	6,166,790.67
"	1920-1921	5,303,210.48

Québec.

Année	1916-1917	$41,599,152.45
"	1917-1918	42,995,617.72
"	1918-1919	43,613,682.91
"	1919-1920	55,646,738.93
"	1920-1921	55,794,843.12

Ontario.

Année	1916-1917	$72,713,607.47
"	1917-1918	79,986,726.97
"	1918-1919	77,374,637.37
"	1919-1920	90,610,034.54
"	1920-1921	81,756,396.36

Manitoba.

Année	1916-1917	$10,011,777.91
"	1917-1918	11,674,995.90
"	1918-1919	10,670,356.05
"	1919-1920	12,160,214.32
"	1920-1921	11,252,930.12

Saskatchewan.

Année	1916-1917	$ 2,892,181.88
"	1917-1918	3,806,410.92
"	1918-1919	2,860,403.00
"	1919-1920	2,699,284.31
"	1920-1921	3,442,124.55

Alberta.

Année	1916-1917.....	$ 2,572,304.56
"	1917-1918.....	4,012,656.92
"	1918-1919.....	3,432,315.98
"	1919-1920.....	3,638,574.27
"	1920-1921.....	4,104,028.32

Colombie-Anglaise.

Année	1916-1917.....	$ 8,893,270.72
"	1917-1918.....	10,227,819.04
"	1918-1919.....	11,480,897.27
"	1919-1920.....	11,549,087.06
"	1920-1921.....	11,765,481.09

Territoire du Yukon.

Année	1916-1917.....	$ 155,362.81
"	1917-1918.....	118,012.25
"	1918-1919.....	74,004.24
"	1919-1920.....	58,881.02
"	1920-1921.....	47,129.80

4. Voici quelle était la population des autres provinces, d'après le recensement de 1911:

Ile du Prince-Edouard.. ..	98,728
Nouvelle-Ecosse..	492,338
Nouveau-Brunswic	351,889
Québec..	2,003,232
Ontario..	2,523,274
Manitoba	455,614
Saskatchewan	492,432
Colombie-Anglaise	392,480
Yukon	8,512
Territoires du Nord-Ouest..	18,481

Le nouveau dénombrement de toutes les provinces sera fait au cours de cette année.

En attendant il n'est pas possible de faire une estimation de la population des différentes provinces, car les possibilités d'inexactitude dans le calcul de la population de petites étendues de territoire sont nécessairement très grandes.

INDEMNITE DE VIE CHERE

M. TOBIN demande:

1. Quelle somme totale le Gouvernement a-t-il affectée l'an dernier au paiement d'une indemnité aux fonctionnaires pendant l'année civile 1920-1921?

2. Combien a-t-on payé de fait, à même ce crédit?

3. Si c'est moins que le total, pourquoi?

4. En quelle proportion le crédit de 1920-1921 sera-t-il réduit pour égaler la diminution de 25 pour 100 annoncée par le Gouvernement quant à l'indemnité des fonctionnaires pour 1921-1922?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Voté par le Parlement pour 1920-1921; 12,500,000 dollars.

2. 9,523,802.88 dollars, d'après les livres du département de l'auditeur général, jusqu'au 28 février 1921.

3. La somme déboursée est celle qui devrait être payé selon les règles gouvernant la distribution de l'indemnité.

DEPOTS FAITS PAR LES BANQUES CANADIENNES HORS DU CANADA

M. DEMERS demande:

1. Quelle est la somme totale des dépôts des banques canadiennes hors du Canada?

2. Quelle est la somme totale des prêts que les banques canadiennes ont faits hors du Canada?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

(A la date du 28 février 1921)

1. $305,778,837.00.

2. $353,458,003.00.

W.-A. DONNER

M. CANNON demande:

1. Un nommé W.-A. Donner, ancien gérant de la banque de Toronto, à Stayner, Ont., a-t-il été libéré du pénitencier où il avait été interné pour trois ans, en avril 1920, par sentence du juge Lennox?

2. Combien a duré la détention dudit Donner au pénitencier?

3. Pourquoi, et sur recommandation de qui ledit Donner a-t-il été libéré?

4. A quelle date la libération a-t-elle été accordée?

L'hon. M. GUTHRIE (ministre de la Milice):

1. Oui.

2. Huit mois et trois jours.

3. C'est le ministre faisant fonction de solliciteur général qui a recommandé la libération. Il n'est pas jugé d'intérêt public, et il n'est pas d'usage de rendre publiques les raisons pour lesquelles s'exerce la clémence de l'exécutif.

4. Le 22 décembre 1920.

IMMIGRANTS RENVOYES

M. STEELE demande:

1. Combien d'immigrants ont été refusés aux ports canadiens, en l'année 1920?

2. Combien aux ports frontières?

3. Combien ont été refusés sur certificat médical?

4. Combien d'émigrants ont été rapatriés en l'année 1920?

5. Combien ont été rapatrié en raison du certificat médical?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation):

1. 747.

2. 19,019.

3. 219.
4. 809.
5. 101.

M. H. CORNING,—ACHATS DE BESTIAUX

M. SINCLAIR (Guysborough): demande:

1. Le département de l'Agriculture a-t-il acheté du bétail de M. H. Corning, Yarmouth, (N.-E.), en 1919 et 1920?
2. Dans l'affirmative, (a) combien, (b) de quelles races, (c) de quels âge et (d) à quel prix pour chaque animal?
3. A-t-on appliqué l'épreuve de la tuberculine?
4. Dans l'affirmative, a-t-on trouvé des animaux tuberculeux, et en a-t-on rejeté pour cette raison?
5. Sur quelle recommandation ce bétail a-t-il été acheté?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture):

1. Il n'a pas été acheté de bestiaux de H. Corning, de Yarmouth (N. E.), en 1919 ou 1920, mais il en a été acheté de Howard Corning, de Cheggogan (N.-E.), en mars 1920.

2. Quatre pièces; (b) Guernseys; (2) et (d) 1. King's Blanche de Hillside; âge, 6 ans; prix 2,000 dollars; 2. Princess Daisy de Hillside; âge, 4 ans, avec veau; prix 600 dollars; 3, Cabbage Rose de Hillside; 4 ans, avec veau; prix 1,000 dollars; Princess Dairymaid, 3 ans, avec veau, prix 400 dollars.

3. Oui.

4. Il n'y a pas eu de réactions à l'épreuve de la tuberculine.

5. Le surintendant de la ferme d'expérimentation à Nappan, (N.-E.).

LOI DES PRODUITS ALIMENTAIRES POUR LES ANIMAUX, 1919

M. ANDERSON demande:

1. Quelles sont les six divisions d'inspection établies du chef de la loi des produits alimentaires pour les animaux?
2. Quels sont les inspecteurs de ces divisions, et quels sont leurs appointements?
3. Qui est inspecteur des graines et produits alimentaires à Walton, sous les ordres de l'inspecteur de district, et quels sont ses appointements?
4. Le docteur McGill, analyste en chef, donne-t-il actuellement ses services dans l'exécution de la loi des produits alimentaires pour les animaux, 1909?

L'hon. M. TOLMIE (ministre de l'Agriculture):

1. District n° 1, les Provinces maritimes; district n° 2, le province de Québec; district n° 3, l'est d'Ontario; district n° 4, l'ouest d'Ontario; district n° 5, les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan; district n° 6, les provinces de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise.

[L'hon. M. Calder.]

2. District n° 1, S.-J. Moore, appointements $2,640; district n° 2, Jules Simard, B.S.A., appointements, $2,640; district n° 3, T.-G. Raynor, B.S.A., appointements, $2,640; district n° 4, W.-J. Lennox, B.S.A., appointements, $2,640; district n° 5, J.-E. Blakeman, B.S.A., appointements, $2,400; district n° 6, G.-M. Stewart, appointements, $2,520.

3. A.-J. Thomson, aux appointements mensuelles de $165.

4. On a avisé les inspecteurs de district qu'ils peuvent compter sur les services de tous les laboratoires sous la direction de l'analyste en chef du département de la Santé publique.

LA DIVISION HORNEPAYNE DU NATIONAL CANADIEN

M. BROUILLARD demande:

1. Qui a été nommé surintendant de la division Hornepayne du réseau national?
2. Quel est l'âge du titulaire, et quels sont ses états de service dans le chemin de fer?
3. Qui l'a proposé?
4. Pourquoi un conducteur ou un mécanicien de locomotive n'a-t-il pas été promu à ces fonctions, comme cela se fait au Pacifique-Canadien?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer):

1. J.-J. Napier.

2. 39 ans. Il a été à l'emploi du chemin de fer national canadien depuis 1905.

3. Le surintendant général.

4. M. Napier était auparavant ingénieur de locomotive.

L'HISTOIRE DE LA GUERRE

M. BOYER demande:

Les volumes parus de l'ouvrage *A History of the Organization, Development and Services of the Military and Naval Forces of Canada* que publie la section historique de l'état-major général de l'armée ont-ils été traduits?

L'hon. M. GUTHRIE (ministre de la Milice et de la Défense): Oui, mais la traduction n'a pas encore été imprimée.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

M. GRIESBACH demande:

1. La Young Men's Christian Association, associée aux Troupes expéditionnaires canadiennes pendant la grande guerre a-t-elle soumis au Gouvernement un état financier indiquant tout l'argent encaissé, et dépensé, provenant de contributions populaires ou de ventes aux troupes canadiennes?
2. Dans l'affirmative, le Gouvernement déposera-t-il cet état en Chambre?
3. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il d'obtenir et de distribuer un état de ce genre?

DEMANDE DE DOCUMENTS

M. DESAULNIERS demande:

Copie de tous rapports, requêtes, lettres, etc., au sujet de la révocation du receveur du cour-

rier au Pont Saint-Maurice, comté de Champlain.

La Chambre ordonne le dépôt de ces documents.

QUESTION RESTÉE SANS RÉPONSE

L'hon. M. LEMIEUX: J'observe que la question n° 15, qui figure au Feuilleton depuis trois ou quatre semaines, et qui a trait au rapport du juge Snider sur la destruction de documents publics, est restée sans réponse, bien qu'elle se rattache à un sujet d'importance publique. On m'informe que le rapport du juge Snider est entre les mains du Gouvernement.

L'hon. M. CRERAR: Je ne veux pas qu'on m'accuse de manquer de courtoisie, si j'interviens en cette circonstance, mais nous ne pouvons à cette extrémité de la salle entendre rien des observations très intéressantes, sans doute, qui s'échangent en ce moment. Je demanderais donc instamment à mes honorables amis qui se trouvent à proximité de votre droite de votre gauche, monsieur l'Orateur, lorsqu'ils échangent des propos d'un côté à l'autre de la Chambre, de parler assez haut pour que nous les entendions, à ce bout-ci de la salle, ce qui nous permettra d'avoir quelque idée de ce qui se dit.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Je suis tout à fait disposé à acquiescer à la demande; c'est ce que je ferai et ce que les autres membres de la Chambre feront également. Quant à l'observation que l'honorable représentant de Maisonneuve a faite, je m'occuperai à son sujet et je renseignerai l'honorable député plus tard à ce propos.

DÉLAIS RELATIFS AUX PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

M. JACOBS: Vu que le délai relatif à la présentation des requêtes pour les projets de loi d'intérêt privé a expiré au cours des vacances de Pâques, je voudrais savoir du président du comité des ordres permanents si l'on a l'intention de proposer un autre délai, afin que les députés désireux de déposer des requêtes semblables immédiatement après le congé de Pâques soient à même de le faire.

M. MOWAT: Je crois que l'on a l'habitude de procéder de la façon suivante: Quand une demande de projet de loi d'intérêt privé n'est pas présentée dans un délai de six semaines suivant l'inauguration du Parlement, au moment où elle est présentée, M. l'Orateur fait remarquer que le délai est expiré, et alors n'importe quel député intéressé peut proposer que la demande soit renvoyée au comité des ordres permanents pour examen et rapport.

OBSERVATIONS RELATIVES À L'ATTITUDE DU MINISTRE DU TRAVAIL ENVERS LES UNIONS OUVRIÈRE. CATHOLIQUES

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. LAPOINTE: Avant que vous ne quittiez le fauteuil présidentiel, monsieur l'Orateur, je désire faire quelque remarques sur un sujet auquel j'attache beaucoup d'importance. J'avais l'intention de discuter la chose lors de l'examen du budget du Travail en comité, mais comme je ne sais pas quand il sera examiné, et que l'incident en question fait actuellement l'objet d'une polémique entre les différents journaux, je crois devoir présenter dès maintenant les faits qui s'y rapportent, en y ajoutant les commentaires que je considérerai utiles. J'exposerai d'abord les faits tels que je les connais, puis je donnerai la version de la presse.

Le 23 mars, l'union ouvrière nationale délégua les membres de son exécutif auprès du ministre du Travail pour lui communiquer les résolutions qui avaient été adoptées à la convention annuelle de cette union, tenue à Chicoutimi, l'été dernier. Prié par le président de l'Union nationale d'accompagner les délégués et de les présenter au ministre du Travail, j'accédai volontiers à son désir. A ce moment-là, j'ignorais la teneur des résolutions qui allaient être communiquées au ministre du Travail. Le matin même, à un représentant de la Presse associée du Canada qui me demandait quel serait le programme et ce que contenaient les résolutions, je répondis que je n'en savais rien. Les délégués furent reçus par le ministre qui était accompagné de son sous-ministre. Des résolutions traitant de différents sujets qui avaient été discutés à la convention lui furent présentées. Pour l'information de mes collègues, je citerai les comptes rendus des journaux qui indiquent la nature de ces différents sujets. Jusque-là, mon rôle s'était plutôt borné à interpréter auprès du ministre les remarques des délégués qui ne pouvaient s'exprimer en anglais, et, auprès des délégués, les remarques du ministre qui ne pouvait parler le français.

Au nombre des résolutions présentées, il y en avait une, demandant la représentation proportionnelle de cette union,—qui compte un effectif de quarante mille ouvriers—

dans tous les bureaux, commissions et comités concernant le travail où les représentants du travail sont appelés à siéger. Cette demande me semblait juste, mais je n'étais pas chargé de la faire valoir. Le ministre du Travail répondit qu'il ne pouvait pas y faire droit, et, pour je ne sais quel motif, il se lança dans une violente attaque contre cette union, en présence des membres de l'exécutif. Il dénonça l'association, disant à ses représentants que leur œuvre était néfaste et très dangereuse et que les autres ouvriers appartenant aux syndicats internationaux refuseraient de participer à la conférence si les unions nationales y étaient invitées. Le ministre me demanda mon opinion. Je n'aurais peut-être rien dit s'il ne m'avait pas invité à exprimer mes vues. J'ai déclaré alors que je ne pouvais pas m'accorder avec lui, ni accepter les arguments qu'il invoquait. J'ai ajouté que de pareils motifs pourraient servir à induire ou engager un travailleur à se joindre à l'union dont le ministre fait partie plutôt qu'à une autre, mais que du moment que les ouvriers syndiqués sont divisés en deux groupes et que deux unions existent, ni le ministre du Travail ni même le Gouvernement n'ont le droit de les opposer l'une à l'autre; toutes les deux doivent être traitées d'une façon juste et impartiale. J'ai même dit au ministre, à ce moment-là, que je ne pensais pas qu'il exprimât fidèlement les sentiments des membres des syndicats internationaux en prétendant qu'ils refuseraient de participer à une conférence en même temps que les membres des unions nationales. Je connais trop bien l'esprit de justice dont sont animés les ouvriers du Canada en général pour croire que les membres des syndicats internationaux feraient preuve d'une pareille intolérance. J'ai ajouté que s'il y avait des intolérants, ce n'était sûrement pas ceux qui voulaient coopérer avec leurs compagnons des syndicats internationaux, mais bien ceux qui refusaient cette coopération.

Comme je tiens à être absolument impartial et à exposer simplement les faits, je citerai ensuite les comptes rendus des journaux.

Le matin suivant, la presse associée canadienne, qui avait un représentant à la délégation, envoya à tous les journaux la dépêche suivante que je cite du *Citizen* d'Ottawa en date du 24 mars:

L'honorable G. D. Robertson, ministre du Travail a prévenu une délégation représentant les organisations catholiques ouvrières de Québec qu'une lutte de race et de religion serait le résultat possible du mouvement de ces organisations.

La députation est venue soumettre son programme de législation préparé à une convention des unions catholiques tenue à Chicoutimi et l'article qui a suscité l'avertissement du ministre demandait que les unions catholiques soient représentées à la conférence des métiers du bâtiment qui doit avoir lieu à Ottawa, le 3 mai prochain.

"L'an dernier", a dit le ministre s'adressant à l'abbé Fortin, chef de la délégation, "j'ai demandé à votre organisation de procéder prudemment dans la voie que vous avez adoptée, car si le peuple de votre province se met en l'esprit que pour avoir du travail quelqu'un doit accepter une certaine direction religieuse, cela n'améliorera certainèment pas les relations entre votre province et le reste du Dominion.

La question de croyance

"Vous avez accusé le ministère d'être préjugé contre votre union et, cependant, vous exigez que les membres de votre organisation soient d'une certaine croyance. Quel serait le résultat si les méthodistes d'Ontario, par exemple, se réunissaient et demandaient aux patrons de n'employer que des méthodistes? Je suis certain que non seulement les catholiques, mais aussi les protestants se soulèveraient contre un tel mouvement."

L'abbé Fortin a accusé le ministère de n'avoir reconnu que les unions internationales, en dépit du fait que la fédération des unions catholiques de la province de Québec compte de 40 à 50,000 membres. Il a demandé qu'on accorde la même considération à son organisation, en disant que c'est pour ainsi dire ce qui se fait dans tous les pays européens où existent des unions catholiques, socialistes et protestantes. Il prétend de plus que le chapitre des questions ouvrières du traité de paix prévoit ce cas.

On ne peut faire droit à la requête

Le sénateur Robertson a fait observer à la députation que la conférence des métiers du bâtiment à laquelle on fait allusion n'avait pas été organisée par le Gouvernement mais par des membres des unions internationales et des entrepreneurs et que, conséquemment, le ministre ne pouvait forcer l'une des deux parties à en admettre une troisième.

De plus, il a expliqué que l'arrangement consenti par les nations signataires du traité de paix c'était que chaque pays reconnaîtrait les associations de patrons et les associations ouvrières qui donneraient la plus grande représentation à chaque catégorie. Au Canada ces organisations étaient les manufacturiers canadiens et le congrès des métiers et du travail du Dominion, respectivement.

M. E. Lapointe, député de Québec-Est, qui a présenté la délégation, a protesté contre la décision du ministre qui veut ne reconnaître que les unions internationales.

Demandes de la délégation

En résumé, les demandes de la délégation sont:

L'aide fédérale à l'industrie des constructions maritimes.

La représentation dans toutes les commissions industrielles d'enquête.

L'impression dans les deux langues de tous les documents employés dans la province de Québec.

La représentation proportionnelle dans toutes les élections et la formation d'une commission pour étudier la question et soumettre un rapport au Gouvernement pour sa gouverne.

Saisie par le Gouvernement de tous les profits illicites réalisés durant la guerre.

Modifications à la loi des logements ouvriers pour permettre de prêter aux individus des sommes à 3 pour 100 au lieu du taux actuel de 5 pour 100 et, la nomination d'un procureur public pour faire mettre toutes les lois en vigueur.

Examen des requêtes.

Le ministre a brièvement passé en revue les requêtes, disant que, même s'il ne pouvait pas parler au nom du Gouvernement il donnerait ses vues personnelles sur certaines questions.

Il ne voit pas la possibilité d'accorder de nouveaux subsides à l'industrie des constructions maritimes. A ce sujet, il fait observer que 24 pour 100 des navires de commerce anglais sont actuellement inactifs.

Il promet ensuite de demander des modifications à la loi touchant les logements ouvriers, tout en faisant remarquer que l'argent prêté par le Gouvernement à 5 pour 100 était emprunté par lui à 5½ pour 100.

La députation, présentée par MM. E. Lapointe et le docteur Fontaine, de Hull, se composait de MM. l'abbé Fortin, G. Hébert, président de la fédération, A. Shields, A. Morin, R. P. Bonhomme et A. Myre.

Le lendemain, la presse du Canada publia une entrevue de M. Tom Moore, président du congrès des métiers et du travail, appuyant l'attitude adoptée par le ministre du Travail et demandant à ce que l'union nationale du travail ne soit pas reconnue par le Gouvernement. Le même jour, la *Gazette* de Montréal, publia un article de rédaction auquel le ministre du Travail a répondu et j'ai l'intention de lire sa réponse. Voici l'article de rédaction:

Il montre son jeu

Mercredi, le ministre du Travail a reçu une délégation représentant le mouvement national catholique ouvrier de cette province, dont les membres demandaient, entre autres choses, d'être représentés à la prochaine conférence des métiers du bâtiment qui doit avoir lieu à Ottawa. D'après l'abbé Fortin, membre de la délégation, les unions catholiques fédérées de la province de Québec comptent de quarante à cinquante mille membres et constituent par conséquent un important facteur dans la vie industrielle de la province. Le ministre du Travail, l'honorable M. Robertson, semble avoir adopté une attitude tout à fait extraordinaire pour répondre à cette députation. Il a saisi cette occasion pour sermonner l'union au sujet de son caractère religieux, en disant que si l'impression se répand dans la province de Québec qu'il faut avoir certaines croyances religieuses pour réussir, cela ne pourra pas améliorer les relations qui existent entre Québec et les autres provinces. Il continua en disant que la conférence prochaine est organisée par les unions internationales et les entrepreneurs et qu'il lui est impossible de forcer l'une de ces deux parties à en admettre une troisième.

En plusieurs occasions, le ministre du Travail a agi comme s'il était le ministre des ouvriers organisés; mais le voici qui se montre comme ministre du travail syndiqué affilié à l'internationale.

Semblable situation n'a jamais été envisagée lorsqu'il fut question d'ajouter un ministère du Travail à l'administration à Ottawa; l'idée et le but étaient de créer un département qui servirait d'agent de liaison avec toutes les organisations ouvriers et les traiterait toutes équitablement. L'on ne s'imagina certainement jamais qu'un ministre du Travail traitant avec une société ouvrière se préoccuperait des opinions religieuses de ses membres. L'union nationale catholique de cette province n'en est pas moins une organisation ouvrière, parce que ses membres sont catholiques et ce n'est pas l'affaire du ministre du Travail de commenter ou même d'examiner les opinions religieuses de cette union ouvrière, ou d'aucune autre, catholique ou protestante. L'impression qu'il reste cependant, c'est que la véritable objection du ministre aux unions de Québec provient de leur caractère national.

Monsieur Ernest Lapointe qui a présenté la députation, et l'abbé Fortin qui était à sa tête, paraissent ne pas avoir eu d'illusion sur ce point. Ce n'était pas la première fois que ces unions nationales demandaient en vain d'être représentées. Les raisons du refus varient, mais le refus persiste. Bien plus, le ministre indique assez clairement ce qu'il a dans l'esprit et quel est son but en insistant sur le fait que la conférence du bâtiment a été organisée par les constructeurs et les membres des unions internationales. N'est-il pas réellement intéressé à la suprématie de l'organisation internationale? Il dit que toutes les nations qui ont souscrit au traité de paix ont consenti à reconnaître les associations les plus nombreuses de chaque classe (patrons et employés) et l'organisation ouvrière la plus considérable au Canada, c'est le congrès des métiers et du travail. Voilà bien l'internationalisme. Il n'y a rien dans les dispositions du traité de paix concernant le travail qui autorise un traitement plus favorable pour une classe de travailleurs que pour une autre; tout l'esprit du traité dit le contraire et si le Canada, comme signataire, a consenti à s'occuper seulement du congrès des métiers et du travail, c'est la prermière indication que nous en ayons. Le peuple canadien n'a jamais approuvé, et il n'approuvera jamais une pareille injustice. Quant à la conférence du bâtiment, elle se réunit sous les auspices du Gouvernement, si elle n'est pas entièrement défrayée par le Gouvernement et si le ministre du Travail désirait que les unions catholiques fussent représentées personne ne croira qu'il ne réussirait pas.

La *Montreal Gazette* du jeudi, 31 mars, contient une lettre signée par G. D. Robertson, ministre du Travail. Cette lettre est très longue, mais il me semble qu'en toute justice, je dois la lire en entier. Je suis sûr que la Chambre m'approuvera. En voici le texte:

Unions Catholiques nationales.

Au rédacteur de la *Gazette*:

Monsieur,—Dans votre numéro du 24 mars 1921, il a paru un article de rédaction intitulé: "La main du ministre", qui accuse le ministre du Travail d'être le "ministre du travail organisé affilié à l'internationale", accusation que vous appuyez sur sa déclaration à l'union catholique nationale, qu'il ne pouvait pas entreprendre de forcer l'association fédérale des métiers du bâtiment, et le conseil fédéral des métiers du bâtiment qui tiendront une conférence à Ottawa, le 3 mai prochain, de reconnaître les délégués de l'union catholique nationale.

L'appui que vous paraissez donner à l'attitude impossible prise par M. E. Lapointe (Québec-Est) indique une ignorance complète des faits,

ou une approbation des principes et des méthodes de l'union catholique nationale. Je me propose en conséquence de citer quelques faits concernant les unions internationales des métiers, le congrès des métiers et du travail du Canada et ce qu'il représente. Les unions catholiques nationales et la politique et l'attitude du département du Travail à l'égard de chacune de ces unions.

Depuis plus de quarante ans, il a existé des organisations d'ouvriers de métiers qui ont eu des membres aux Etats-Unis et au Canada. Elles sont connues sous le nom d'union internationale des métiers. Tout homme engagé dans un métier particulier ou une profession est éligible comme membre, sujet à certaines exigences relatives aux bonnes mœurs, à la sobriété, etc. Les catholiques et les protestants jouissent des mêmes droits et privilèges. Leurs constitutions stipulent que les opinions religieuses ou politiques n'affecteront en rien l'éligibilité d'un membre. Beaucoup de constitutions interdisent d'une façon spéciale la discussion dans l'union des questions politiques ou religieuses. En un mot, chaque ouvrier a et doit avoir des droits égaux et le même avantage dans le champ industriel. Les opinions politiques ou religieuses ne devraient être ni une recommandation ni un obstacle pour obtenir de l'emploi.

Le ministre du Travail souscrit cordialement à ces principes. M. Lapointe ne les admet pas; la Gazette les approuve-t-elle?

Le congrès des métiers et du travail du Canada a été depuis des années, à la fois par les gouvernements présents et passés, reconnu comme le porte-parole législatif du travail au Canada. Il ne représente pas—comme votre journal l'a fréquemment affirmé — les unions ouvrières seulement; pas plus qu'il ne parle pour toutes les unions internationales dont un certains nombre ont leurs agents spécialement chargés de surveiller la législation. Il y a plus de 70,000 employés de chemins de fer au Canada, membres d'unions internationales ouvrières qui ne sont pas représentés par le congrès, y compris l'organisation dont le soussigné a été membre pendant vingt-cinq ans. Par conséquent votre prétention souvent réitérée que le ministre a été guidé par les désirs du congrès des métiers, n'est pas conforme à la vérité et ne s'en approche même pas.

Le congrès des métiers cependant parle au nom d'un grand nombre de corps ouvriers qui ne sont pas d'un caractère international, mais purement local et purement canadiens, comme l'indiqueront les faits suivants. A la réunion du congrès de Hamilton qui a eu lieu en septembre 1920, les 929 délégués présents représentaient environ 280,000 ouvriers—232 venaient de la province de Québec—cinq de ces délégués représentaient cinq unions internationales—neuf représentaient quatre conseils des métiers—218 représentaient 101 unions locales de cette province. Ces délégués représentaient 88,949 ouvriers organisés de cette province, dont une grande proportion sont catholiques-romains. Le vice-président senior du congrès est un catholique romain demeurant à Montréal. Comme les unions internationales, le congrès est en faveur de l'égalité parmi tous les ouvriers, en tant qu'il s'agit de leurs droits et privilèges dans leurs organisations respectives, et aussi de leurs facilités de trouver de l'emploi sans tenir compte des croyances religieuses ou des opinions politiques des individus. Les unions internationales et le congrès des métiers admettent les principes affirmés dans la lettre pastorale publiée en septembre 1918 par les archevêques et les évêques des Etats-Unis, signée par le respecté et regretté cardinal Gibbons de Baltimore, Maryland.

Sur tout le continent de l'Amérique du Nord, sauf dans la province de Québec, catholiques et protestants, les citoyens de toutes les classes de la population aussi bien que les ouvriers, approuvent les principes conférant des droits égaux à tous et en tout lieu; sauf dans la province de Québec, des millions d'ouvriers représentant toutes les nuances de l'opinion religieuse, sont en mesure de travailler côte à côte dans l'harmonie la plus parfaite. Le ministre du Travail souscrit à l'application universelle de ces principes. M. Lapointe s'y refuse. Quelle est l'attitude de la *Gazette* à ce sujet?

Le mouvement qui a abouti à la création de l'union nationale catholique, a vu le jour dans la ville de Trois-Rivières en 1911; il s'est étendu à Chicoutimi en 1912 et en 1913. Le premier rapport publié à ce sujet le fut en 1913 et voici quelques extraits de ce document:

"L'association vise à la protection et au développement des intérêts religieux, sociaux et économiques de ses membres. L'association est essentiellement catholique et proteste de son entière soumission aux instructions et à la direction de l'Eglise. Pour faire partie de l'association, il faut être catholique pratiquant, être âgé d'au moins seize ans et ne pas être affilié à aucune union internationale. L'association comprend des membres actifs et des membres honoraires. Les affaires de la société sont gérées par un comité exécutif, qui est choisi par le conseil d'administration. Un aumônier général, nommé par l'Ordinaire du diocèse, sera attaché à l'association et chaque union régionale aura également un aumônier nommé par l'évêque du diocèse. La constitution décrète le paiement d'une faible indemnité aux membres qui décèdent ou sont frappés d'invalidité, pourvu qu'ils aient contracté un mariage légitime et en conformité des rites de l'Eglise catholique".

A cette époque, l'association comptait neuf succursales et le nombre des adhérents s'élevait à 1,567. A la même date, la province de Québec comptait 37,928 ouvriers syndiqués sous la juridiction des unions internationales.

Des différends se produisirent en diverses localités en 1919, à la suite de passe-droits commis au détriment d'ouvriers protestants ou de catholiques appartenant aux unions internationales. Dans le but de faire disparaître ces difficultés une résolution fut adoptée, lors de la convention tenue à Trois-Rivières, au mois de septembre 1919:

"19e Résolution:—Considérant que certaines rumeurs ont été mises en circulation dans le but de faire croire que les unions nationales catholiques ne protègent pas les ouvriers protestants dans les différends industriels, cette convention permet l'adoption d'une résolution protestant contre une pareille insinuation. Nous affirmons avec toute l'énergie dont nous sommes capables, que l'union a protégé et protège encore les ouvriers protestants dans toutes les questions ouvrières par l'émission en leur faveur d'une carte leur reconnaissent la qualité de membres adjoints et qui leur assure toute la protection dont ils ont besoin".

Or, une enquête a révélé que cette carte de membre adjoint permet bien au détenteur d'acquitter les contributions, mais il est privé du droit de voter dans les réunions de l'association. L'examen des constitutions de ces diverses unions révèle certains faits intéressants: La

constitution de l'union catholique des imprimeurs et relieurs de Québec sera peut-être de nature à intéresser la *Gazette* de Montréal. Elle est ainsi conçue:

"Chapitre premier, article premier:—Il est établi dans la cité de Québec, entre les ouvriers catholiques exerçant les métiers d'imprimeur et de relieur, une association qui sera désignée comme suit: L'*Union catholique des ouvriers imprimeurs et relieurs de Québec.*

"Article 2:—L'union a pour but immédiat, l'étude, la protection et le développement des intérêts professionnels de ceux qui en font partie; mais elle subordonne cette fin prochaine aux exigences des intérêts supérieures des âmes, de la société et de la religion.

"Article 3:—Parce qu'elle est une organisation ouvrière catholique, L'U. C. I. R.:

"(a) sera affiliée à l'Action sociale catholique;

"Elle en obtiendra, après avoir satisfait aux conditions ordinaires, et sur présentation de ses statuts et règlements, un diplôme spécial qui sera la garantie de catholicisme de l'Union.

"Ce diplôme pourra être aboli ou révoqué, au cas où l'Union cesserait de réaliser les conditions nécessaires à son affiliation;

"(b) Elle fera célébrer tous les ans, en la des ouvriers catholiques;

"(c) Elle aura un aumônier;

"(d) Elle se rappellera:

"1. Que toutes les actions humaines, celles des groupes comme celles des individus, relèvent du tribunal de la conscience;

"2. Que la justice et la charité chrétienne sont les deux règles suprêmes et obligatoires des relations entre patrons et ouvriers;

"(e) Reconnaissant que seule l'Eglise a droit et qualité pour dire où se trouvent, dans les questions appelées ouvrières, le vrai et le faux, le juste et l'injuste, le bon et le mauvais, le permis et le défendu, l'U. C. I. R. se conformera, entièrement et religieusement, dans la poursuite de son but, aux enseignements et aux directions de l'autorité religieuse.

"(f) Pour mieux marquer encore son caractère d'union catholique l'U. C. I. R.:

"(a) se met sous la protection de Saint-Joseph;

"(b) Elle fera célébrer tous les ans, en la fête de son saint patron ou en tout autre jour qui conviendra le mieux, une messe solennelle avec sermon, tous les membres s'efforçant d'y assister et d'y communier;

"(c) A la mort d'un membre l'Union fera chanter, dans l'église où ont eu lieu ses funérailles, une grand'messe pour le repos de l'âme du confrère et elle s'y fera représenter par au moins deux de ses membres.

"Chapitre II.—Des membres.—Admission et exclusion.

"Article 4.—L'Union catholique des ouvriers imprimeurs et relieurs de Québec se compose d'un nombre indéterminé de membres;

"Article 5.—Pour être membres de l'U. C. I. R., il faut:

"1. Etre catholique pratiquant;

"2. Etre âgé d'au moins 18 ans; exercer (comme machiniste, ouvrier à la casse, pressier ou relieur) le métier d'imprimeur ou celui de relieur depuis au moins cinq ans, ou encore celui de clicheur depuis au moins trois ans et être muni d'un certificat de compétence (titre de compagnon) délivré par l'Union elle-même.

"Peuvent encore faire partie de l'Union, mais à titre d'apprentis et sans droit de vote aux assemblées, tous ceux qui ayant seize ans, exercent, depuis au moins deux ans, le métier d'imprimeur ou celui de relieur, si, au reste, ils remplissent les autres conditions d'admission.

"3. Ne faire partie d'aucune société secrète, ni d'aucune association dont les principes, les tendances ou l'esprit ne seraient pas conformes à ceux de l'Union.

"Chapitre III.— Le comité exécutif—Le conseil—L'assemblée générale.

"Article 8.—L'Union est dirigée et administrée par un comité exécutif, un conseil et l'assemblée générale des membres.

"Article 9. Le comité exécutif est composé du président, du vice-président, du secrétaire ou, à son défaut, de l'assistant-secrétaire ou du trésorier de l'union, élus au mois de février de chaque année, et rééligibles, à l'expiration de leur terme d'office, par l'assemblée générale des membres, et de l'aumônier de l'Union nommé par Sa Grandeur Mgr l'Archevêque de Québec.

"II.—Le comité exécutif est chargé d'administrer les biens de l'Union, d'expédier les affaires journalières et de routine et d'exécuter les décisions de l'assemblée générale, à la direction de laquelle il reste soumis et à laquelle il rend compte de ses opérations et de sa conduite. Il lui appartient de convoquer les réunions régulières ou des réunions spéciales, s'il en est besoin, du conseil et de l'assemblée générale et de régler lui-même tout ce qui se rapporte à pareille convocation.

"III.—Le comité exécutif se réunit une fois par semaine aux lieu, jour et heure fixés par lui-même.

"Article 10. Le conseil se compose des membres du comité exécutif et de trois conseillers élus au mois de février de chaque année et, eux aussi, rééligibles, à l'expiration de leur terme d'office, par l'assemblée générale des membres.

"Le conseil exerce tous les pouvoirs nécessaires à la direction et à la gestion des affaires de l'Union; spécialement:

"Il admet, refuse ou exclut les membres, après avoir consulté l'assemblée générale.

"Il règle tout ce qui se rapporte à l'observation des règlements de l'Union et à la mise en pratique des principes que l'Union reconnaît comme guide de son action.

"Article 12. L'aumônier est nommé par Mgr l'Archevêque de Québec. Il fait partie du comité exécutif, du conseil et de l'assemblée générale. Il prend part à toutes les délibérations, mais ne vote pas. Il peut cependant exiger qu'une résolution soit soumise à Mgr l'Archevêque de Québec et approuvée par lui avant de prendre effet, et toute résolution prise en son absence doit lui être communiquée avant d'être mise à exécution."

Les règlements relatifs à l'apprentissage portent que:

"1. Le choix des apprentis appartient au patron, et aucun ne sera admis sans son consentement, à travailler dans les ateliers d'imprimerie et de reliure.

"2. Tous les apprentis devront être âgés d'au moins 14 ans; avoir prouvé une science suffisante de la langue française à la satisfaction du patron et de l'Union".

Ce qui précède montre clairement que l'on a pour intention de soumettre à l'autorité du clergé ce syndicat industriel. Remarquez bien que nulle résolution ne peut être adoptée sans le consentement de l'aumônier, qui, à son tour, s'il a un doute, soumet la chose à l'évêque, dont la décision est finale, quels que soients les désirs des membres. Remarquez bien en outre que l'apprentissage est de rigueur et que le postulant doit avoir l'appui de l'Union en ce qui regarde sa connaissance du français. Aucun

protestant ni catholique lié à quelque autre association ouvrière ne peut en devenir membres, par l'évidente raison que l'autorité ecclésiastique ne saurait exercer sur ceux-là une autorité satisfaisante.

Me sera-t-il permis de relater deux incidents qui montrent de quelle manière sont appliqués les principes de l'Union catholique nationale. Au cours de l'année 1919, le ministère du Travail reçut une lettre dans laquelle on se plaignait qu'il était difficile, pour ne pas dire impossible, à tout autre qu'à un membre de l'Union catholique nationale d'obtenir de l'emploi dans les chantiers de construction navale de Lauzon. On y faisait en même temps observer que le bassin exploité par cette compagnie avait été construit avec les deniers publics et l'on y protestait vigoureusement contre cette exclusion. Le 23 février 1920, un catholique canadien français se plaignit que deux peintres membres de l'Union internationale des peintres, lesquels travaillaient à la salle d'exercice de la ville de Québec, furent renvoyés par les entrepreneurs parce qu'ils refusaient de se joindre à l'Union catholique nationale. La plainte déclarait que c'était le deuxième cas de partialité faite à leur préjudice. Bref, le conflit vient de la détermination prise par l'autorité ecclésiastique de conduire autocratiquement l'industrie et les travailleurs industriels et d'écarter ceux qui ne plieraient pas devant elle.

A une semblable politique le présent ministre du Travail ne souscrira jamais; M. Lapointe y souscrit; la *Gazette* de Montréal y souscrira-t-elle?

Finalement, votre journal soutient M. Lapointe dans l'appui qu'il donne à la demande de l'Union catholique nationale d'être représentée à la conférence du Conseil industriel national des patrons et ouvriers du bâtiment, et je me demande pourquoi.

La Dominion Association of Building Contractors et les unions qui représentent les métiers du bâtiment au Canada avaient posé en 1919 les fondements d'une active coopération entre les employeurs et les employés de cette importante industrie. Elles ont établi des conseils dans plusieurs grandes villes, avec un tribunal d'appel central auquel seraient soumis les différends locaux non solutionnés. Dans le conseil central chaque intérêt a une représentation égale, mais pas de président. Les parties ont l'une et l'autre demandé au ministère du Travail son concours dans la démarche qu'elles faisaient en vue de s'assurer qu'un fonctionnaire de ce département convoquerait et présiderait les assemblées du conseil, mais sans prendre part au vote, son avis sur les questions mises à l'étude étant sollicité par l'une et par l'autre. Le développement de cette idée d'un conseil industriel coopératif fait son chemin et l'objet de la conférence du 3 mai est de la répandre parmi ceux qui ont trouvé possible de travailler ensemble dans la bonne harmonie. Les délégués sont invités, après nomination des associations respectives d'employeurs et d'employés. Ceux de l'Union catholique seraient gracieusement invités si l'on obtenait le consentement des autres; mais, au lieu de les aborder, l'union adresse sa demande au ministère du Travail, qui la refuse. Pourquoi l'Union catholique nationale cherche-t-elle à se faire représenter de force dans cette conférence au lieu de s'entendre avec les deux parties intéressées? Une raison, c'est qu'au mois de janvier 1919, elle a fait publier de Québec une déclaration dans laquelle on trouve ce qui suit:

"Le conseil national central des métiers du district de Québec croit devoir, dans la présente circonstance, faire les déclarations suivantes:

"1. Ce conseil représente à Québec le mouvement ouvrier national et catholique. Il assume volontairement la responsabilité de ses propres décisions et mesures, mais il n'a rien à faire avec les autres groupes ouvriers dont les principes, les revendications et les programmes ne sont pas absolument les siens.

"Ce conseil est de plus absolument étranger à tous les actes du parti ouvrier de la province de Québec et il n'a aucun rapport avec le Congrès des métiers et du travail du Canada, non plus qu'avec le Conseil des métiers et du travail de Montréal.

"Le conseil national central du district de Québec est autonome, s'inspire d'un esprit national et est purement catholique."

Après avoir de son propre gré, discontinué ses rapports avec tous les autres corps ouvriers, et sachant qu'il lui est impossible d'être reconnu par eux ou de compter sur leur coopération, l'Union nationale catholique exige maintenant que le ministère du Travail obtienne quand même qu'elle soit représentée à cette conférence, où sa présence serait importune, ce qui ne saurait avoir d'autre effet que de nuire à son utilité. Elle savait que le ministère ne pouvait obtempérer à pareille proposition. Par conséquent, ce fut une bonne occasion pour M. Lapointe de favoriser un projet destiné à provoquer de la discorde dont il blâmerait le Gouvernement, et vous avez prêté l'appui de votre journal à ce complot. J'espère que vous voudrez bien donner à cette lettre autant de publicité que votre article de rédaction en a eu.

G. D. ROBERTSON,
Ministre du Travail.

Ottawa, 27 mars 1921.

M. EDWARDS: Très bien!

M. LAPOINTE: Je constate avec plaisir que le ministre du Travail a au moins l'appui de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards).

M. EDWARDS: Il l'a.

M. LAPOINTE: La *Gazette*, de Montréal, publiait le même jour l'article de rédaction que voici:

Il est publié dans une autre partie de ce journal une lettre du ministre du Travail. Le 24 mars, la *Gazette* critiquait l'attitude qu'il avait prise au sujet de la requête par laquelle l'Union nationale catholique avait demandé à être représentée à la conférence qui doit avoir lieu prochainement à Ottawa entre les patrons et ouvriers appartenant aux métiers du bâtiment, et cette lettre est censée être une réponse à notre critique. Le ministre demande que nous y donnions toute la publicité possible. Sans prétendre que nous comprenons son désir à cet égard, nous accédons à sa requête. Nous sommes même prêts à aller plus loin, à signaler à nos lecteurs, la lettre, sa substance, son esprit et son objet. Nous le prions de prendre en sérieuse considération le mal incommensurable qui devra inévitablement résulter de son attitude, si ses collègues lui permettent d'y persister. Le point de notre critique, c'est que les

unions nationales catholiques représentent en cette province un élément industriel important; qu'elles sont allées à Ottawa pour demander, à titre d'unions ouvrières, d'être admises à une conférence ouvrière; que le ministre du Travail a refusé de s'intéresser à leur requête et que par ce refus il a attaqué l'Union nationale catholique au point de vue de l'élément religieux dont elle se compose. Si cette critique n'était pas déjà assez bien fondée, la lettre maintenant publiée achèverait de la justifier. Nous avons maintenant, outre la signature du ministre du Travail "la politique et l'attitude du ministère du Travail envers l'Union nationale catholique de cette province. Or, cette politique et cette attitude seront celles du premier ministre et du Gouvernement, tant que le Gouvernement ne les aura pas répudiées.

Le sénateur Robertson dit que le Congrès des métiers et du travail est depuis longtemps reconnu comme le porte-parole de la classe ouvrière en Canada en fait de législation, ce qui signifie probablement, d'après lui, la seule union ou classe ouvrière dont il ait à s'occuper. Que ce congrès ne représente pas seulement les unions internationales, c'est là un point qui n'est pas en question et ne l'a pas été, n'en déplaise au ministre. D'ailleurs, il n'importe pas, non plus, de savoir que certaines unions non affiliées envoient des délégués au congrès. La charrue n'est pas mise devant les bœufs, et le fût-elle, que cela ne ferait aucun obstacle sérieux aux tendances du Congrès des métiers vers l'internationalisme. Quoi qu'en pense le ministre il n'importe pas non plus que certaines unions internationales comme celle dont il a été membre vingt-cinq années durant manquent d'être représentées au Congrès et l'examen le plus minutieux de ce fait resterait impuissant à éclaircir l'argument auquel le ministre a recours en disant qu'il n'est pas guidé par le Congrès des métiers et du travail préalablement reconnu par lui comme étant "le porte-parole avéré de la classe ouvrière canadienne, en fait de législation."

"En un mot," s'écrie le ministre du Travail, "chaque ouvrier a et devrait avoir une voix égale et des droits égaux à ceux de tous autres. dans le champ de l'industrie". C'est ce que nous avons prétendu. "Il ne faut pas se baser sur la religion ou la politique d'un homme pour lui accorder ou lui refuser de l'emploi." Voilà encore un bon principe. Pourquoi donc le ministre du Travail ne le met-il pas en pratique? A l'entendre il servirait de règle aux unions internationales et au Congrès des métiers du Canada, mais quant à celui-ci, il a ajouté une explication en ces termes: "Pour ce qui est des droits et privilèges dont ils jouissent au sein de leurs unions respectives, et aussi pour les occasions qu'ils ont d'obtenir de l'emploi sans égard à la religion et à la politique que chacun professe individuellement." Si les unions ouvrières, telles que le ministre du Travail les comprend et les décrit, reconnaissent le principe des droits égaux, sans égard à la différence des religions, comme il le dit, pourquoi exclure les unions nationales catholiques de la conférence des constructeurs, et pourquoi les attaquer parce qu'elles sont catholiques? Peut-être sera-t-il répondu à cette question.

Dans sa lettre, le ministre s'acharne à prouver ce qui ne demande aucune preuve, c'est-à-dire que les unions nationales catholiques sont catholiques. N'ont-elles pas droit d'exister? Le gouvernement fédéral va-t-il leur dire, par la bouche du ministre du Travail, qu'elles n'ont pas ce droit-là? Ceux qui en font partie sont-ils des ouvriers moins industrieux et moins efficaces, et l'industrie et l'efficacité d'un ouvrier ne sont-ils pas les éléments qui lui donnent titre à ces droits égaux dont parle le ministre? Il accuse ces unions de s'être, dans certains cas, rendues coupables de partialité envers des ouvriers qui n'étaient pas catholiques, et à ce propos il contredit les déclarations et rapports des unions concernées. Toute distinction qui ne repose sur autre chose que la valeur personnelle et le mérite est mauvaise, mais la preuve citée par le ministre contre les unions nationales catholiques à cet égard comprend plutôt des plaintes que des conclusions et n'est pas satisfaisante. D'un autre côté les résultats de l'industrie dans la province de Québec, où ces unions sont les plus puissantes, ont provoqué l'envie et l'admiration de certaines autres parties du Canada où les actes et les projets des unions ouvrières ont conquis l'approbation du ministre du Travail. Ce n'est là, toutefois, qu'une partie de l'histoire. Allant très loin dans le sentier dangereux où il est entré, le ministre se plaint que les unions catholiques sont sous la direction du clergé.

Il présente une série de règles des syndicats pour prouver que "l'objet est le contrôle par l'Eglise d'une organisation des ouvriers industriels", et il ajoute: "Bref, le conflit provient de la détermination prise par l'autorité ecclésiastique de conduire despotiquement l'industrie et les travailleurs industriels et d'écarter ceux qui ne plieraient pas devant elle.

"A une semblable politique, le présent ministre du Travail ne souscrira jamais; M. Lapointe y souscrit; la *Gazette* de Montréal y souscrira-t-elle?"

Ici, le ministre du Travail met cartes sur table. Il est hostile aux unions ouvrières catholiques parce que, étant catholiques, elles reconnaissent l'autorité du clergé dans les affaires ouvrières, car, dit-il, elles ont rompu avec d'autres organisations vu que, d'après elles, elles sont "autonomes, animées d'un esprit national et franchement catholiques".

Comme principe, l'opportunité du contrôle du clergé dans les affaires ouvrières est peut-être discutable; cependant, s'il faut choisir entre le contrôle du clergé dans la province de Québec et le contrôle de fonctionnaires étrangers, ou de leurs représentants au Canada, le choix n'est pas malaisé. On reconnaît l'arbre à l'écorce et le dossier industriel de la province de Québec, malgré "le contrôle despotique de l'industrie" exercé par l'Eglise, ou bien à cause de ce contrôle, soutient avantageusement la comparaison avec celui des autres provinces. Mardi encore, un aussi bon juge de la situation que sir Frederick Williams-Taylor dépeignait le Québec comme "l'asile des gens les plus paisibles, les plus heureux et les plus actifs du Dominion".

Le ministre ne prétendra pas qu'il en pouvait pas accorder la requête des unions catholiques nationales concernant leur représentation à la conférence des entrepreneurs de bâtiments. Il parle vaguement d'une "demande" que le département "impose à cette conférence leur présence déplaisante" et, enfin, il va jusqu'à émettre l'idée que toute l'affaire est un truc politique monté par des ennemis du ministère. Cette assertion cocasse n'a pas besoin d'être réfutée. Si elle a été faite sérieusement pourquoi n'a-t-on pas alors traité ce "truc" comme tel et qu'est-ce qui a donné lieu à cette attaque contre le caractère catholique des unions nationales catholiques? Cette attaque a été faite et réi-

térée par le ministre du Travail en sa qualité de ministre et le Gouvernement doit la répudier ou en accepter la responsabilité.

Lors de la publication de cette lettre et de cet article dans la *Gazette*, j'ai parlé de l'affaire en cette Chambre et, vu mon désir de relater exactement les faits, je rappellerai textuellement ce que j'ai dit:

M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, avant de passer à l'examen de ce crédit, le premier ministre (M. Meighen) a déclaré hier soir qu'il mettrait en délibération les prévisions budgétaires du ministère du Travail. Ces prévisions n'ont pas encore été examinés, et je m'oppose à ce qu'on les discute aujourd'hui. Avant que le comité examine les crédits du ministère du Travail, j'aurais quelques observations à faire au sujet de l'honorable ministre qui préside à ce département, ainsi que sur certaines questions qui se rattachent à ce département.

Puis, il y a eu, à Ottawa, une réunion du conseil des métiers, et M. Moore, président du conseil des métiers et du travail, et M. P. M. Draper, membre de cette association, y ont prononcé des discours. Le compte rendu de la réunion a paru dans le *Ottawa Citizen* du 2 avril 1921. Je ne rapporterai que quelques paroles de M. Moore:

Tentative de supplantation.

"Tant que les chefs de ce mouvement ont restreint leurs opérations à leur propre province, nous ne nous en sommes pas occupés", a dit M. Moore. "cependant, nous nous apercevons que l'union nationale catholique cherche à supplanter l'union internationale des métiers au congrès industriel du Dominion. Elle l'a essayé il y a un an et elle renouvelle sa tentative. A la gloire impérissable de l'honorable sénateur Gideon Robertson, ministre du Travail, il a décidé que la religion ne serait pas mêlée au mouvement ouvrier. A cause de cela, M. Lapointe, député de Kamouraska, a fait connaître son intention de prendre le ministre du Travail à parti sur le parquet du Parlement, disant qu'il s'opposerait au budget de son ministère afin d'empêcher l'ouverture du crédit destiné à la conférence industrielle, et d'obliger le Gouvernement à renoncer à l'attitude qu'il a prise sur cette question.

M. P. M. Draper a tenu ce language:

"Dans le passé, les politiciens ont commis la faute de diviser notre population sur le terrain de la religion afin de parvenir au pouvoir, mais nous ne voulons pas de ces manigances dans notre mouvement. Il nous faut envoyer dans toute la province de Québec de braves gens qui parlent les deux langues, afin de lui démontrer sur quel principe repose cette agitation dangereuse, et lorsqu'elle comprendra, elle dira, je crois, à son clergé: "Vous feriez mieux de ne vous occuper que de nos intérêts spirituels et de nous laisser surveiller nos propres affaires".

A cette réunion, a été adopté un projet de résolution dont des exemplaires ont été adressés aux représentants des districts voisins d'Ottawa. J'en lirai un paragraphe:

Considérant que le conseil des métiers, comprenant le danger de ce mouvement pour l'union ouvrière internationale et les ouvriers syndiqués au cas où serait désavouée l'attitude plausible que le ministre du Travail a prise en refusant d'admettre tout élément dissident ou religieux à la conférence des métiers du bâtiment ou dans tout autre comité ou commission du Gouvernement—

Ce conseil déclare qu'il approuve entièrement l'attitude prise par le ministre du Travail, etc.

En justice pour les unions ouvrières nationales, je tiens à lire le récit d'une brève entrevue accordée par l'un de ses dignitaires, récit qui a paru, hier dans les journaux du Canada. Il a été transmis par l'association de la presse canadienne et il renferme ce passage:

Québec, 1er avril.—Les unions nationales catholiques connaissent depuis longtemps les sentiments du ministre du Travail à leur égard, mais elles désiraient s'assurer des motifs de son attitude, a dit M. l'abbé Fortin, aumônier général des unions, dans une entrevue, aujourd'hui. "Le ministre a fait connaître les motifs de son attitude dans l'entretien que nous avons eu récemment avec lui, à Ottawa, ainsi que dans sa lettre publiée dans les journaux", a ajouté l'abbé Fortin.

"Le ministre du Travail persiste à se mêler d'affaires qui ne le concernent pas", a-t-il dit: "Au lieu de repondre sérieusement aux demandes que nous avons adressées à Ottawa, il s'obstine à vouloir discuter une question qu'il devrait laisser de côté, en sa qualité de ministre d'Etat.

"Nous ne sommes pas allés à Ottawa pour demander au ministre d'approuver nos unions, et nous ne voyons pas qu'il soit besoin de savoir si les principes des unions nationales catholiques lui plaisent ou non. En sa qualité de ministre du Travail il doit se borner à la question de savoir si nos unions sont de nature à compromettre l'intérêt public. Il s'est bien gardé, cependant, de poser une question pareille, vu que les unions nationales catholiques sont celles qui, dans les cinq dernières années, ont le plus contribué au maintien de l'ordre."

Parlant de la lettre que le sénateur Robertson a adressée aux journaux et dans laquelle il prétend que, par l'entremise des prêtres qu'elle attache aux unions, l'Eglise régit les délibérations et les décisions des unions, l'abbé Fortin dit que la fonction des aumôniers consiste à empêcher les ouvriers de s'écarter des doctrines de l'Eglise au cours de leurs délibérations. "Comme les autres", ajoute-t-il, "les ouvriers catholiques délibèrent en pleine liberté et arrêtent les décisions qu'ils jugent bonnes. L'aumônier fait fonction de conseiller et non de dictateur."

Monsieur l'Orateur, je ne ferai que peu de commentaires. Je ne suis membre ni de l'union nationale ni de l'internationale. Ami des classes ouvrières et tout particulièrement sympathique aux syndicats ouvriers, je me suis efforcé, au cours de ma carrière d'homme public, de me mettre au fait des problèmes du travail et des revendications des classes ouvrières: aussi les observations que je me propose de faire seront-elles imprégnées de bienveillance à l'égard de la cause et de l'intérêt du travail. Mon argumentation, je tâcherai de l'asseoir en-

tièrement sur des principes de justice et d'équité, sur des principes dont l'excellence doit s'imposer aux yeux de tous les hommes, quelles que soient leurs croyances, leurs opinions et les querelles qui les divisent; aux yeux même des membres des deux institutions ouvrières qui sont cause de la difficulté présente.

Il existe au Canada un ministère du Travail institué depuis une quinzaine d'années en vertu d'une loi édictée par ce Parlement. L'honorable chef de l'opposition (M. Mackenzie King) me dit qu'il compte vingt ans d'existence. Ce ministère est tenu à l'accomplissement des devoirs et des travaux qui lui sont assignés par différentes lois; il doit s'employer de manière à faire régner la paix dans le domaine industriel. Dans les diverses lois relatives au ministère du Travail, il est fait mention des unions ouvrières; et qu'il me soit permis de faire observer tout particulièrement que la loi concernant les différends en matière industrielle prescrit qu'au cas où un patron ou un syndicat ouvrier s'adressant au ministre à propos de contestations ouvrières, un conseil d'arbitrage doit être nommé pour trancher la question en litige. Au ministre du Travail est assignée la noble et importante tâche d'aider au maintien de la paix industrielle en ce pays; il lui incombe de veiller à ce que les relations entre patrons et ouvriers soient harmonieuses, et à ce que les employés s'entendent entre eux. La nature même de ses fonctions lui fait un devoir d'user de justice et d'impartialité dans les rapports avec les divers éléments du travail. Si le manque de clairvoyance, l'étroitesse d'esprit, les préjugés ou d'autres causes le rendent incapable d'user de justice et d'impartialité, il devient inutile et ne sert plus qu'à créer des embarras et du mécontentement.

Lorsque, dans les lois dont j'ai parlé, il est question d'"union ouvrière", il n'est jamais prescrit que ce doit être une union internationale; elles ne décrètent pas que pour être reconnue par le Gouvernement ou par le ministère du Travail, cette union doit être de telle ou telle sorte. Aucune de ces lois ne renferme de disposition prescrivant que cette union doit être affiliée au congrès des métiers et du travail ou qu'elle doit relever de la Fédération américaine du travail. Je ne veux pas signifier de préférence à l'égard de l'union internationale, à laquelle le ministre du Travail appartient, ou des unions nationales, contre lesquelles il a lancé ses foudres. Ces deux institutions ont une œuvre importante et précieuse à accomplir, et leur champ d'action est vaste; ayant droit à l'existence, elles méritent qu'on les reconnaisse. Quant à moi, me gardant de l'erreur que le ministre du Travail a commise, je m'abstiendrai de prendre à partie ou de dénigrer l'une ou l'autre de ces associations ouvrières. Je vais même très volontiers jusqu'à admettre que, individuellement, le ministre du Travail a parfaitement droit de préférer l'union internationale à l'autre institution; mais en tant qu'homme public, en sa qualité de chef du ministère du Travail, il n'a pas le droit, je l'affirme, de traiter un groupe autrement que l'autre et de se refuser à lui marquer, dans tous ses rapports avec les classes ouvrières, les égards que lui méritent le nombre de ses membres.

La liberté d'association est un privilège qu'aucun ministre du Travail ne saurait ravir. Le syndicalisme ouvrier marque une évolution naturelle et normale dans le domaine industriel. Au temps où il était seul, où il ne pouvait compter que sur sa force individuelle, l'ouvrier se trouvait en un pénible état d'infériorité dans ses rapports avec les maîtres de l'industrie. Souvent sa faiblesse l'obligeait de se soumettre à d'injustes conditions. Le syndicalisme a relevé le statut du travailleur; au point de vue moral et matériel, aussi bien que social et spirituel, il tend à améliorer les conditions d'existence de ses adeptes. Il ne sert pas seulement à fournir le moyen de vivre, mais aussi à rendre la vie meilleure.

C'est une sorte d'association d'assurance mutuelle travaillant à l'amélioration de la vie sociale, morale et matérielle de l'ouvrier.

Maintenant, monsieur l'Orateur, pour atteindre ce but, il en est qui croient que la religion a un rôle important à jouer. D'autres, au contraire, sont d'avis qu'elle doit être bannie de toutes les unions ouvrières. Il en est pour qui la religion est un facteur dominant dans les œuvres sociologiques; ils sont convaincus que l'esprit religieux enseigne à l'homme, avant toute autre chose, que son travail ne doit pas servir à lui seul mais à l'humanité; qu'il doit envisager les problèmes et les difficultés de la vie non pas uniquement sous un angle matériel. Ils croient que la religion et la sociologie sont des forces qui agissent de concert sur la destinée de l'homme, et ce n'est certainement pas un crime de croire à cette solidarité.

On en voit d'autres pour qui les unions ouvrières devraient être absolument neutres et simplement des associations d'affaires devant mieux atteindre leur but en de-

meurant ce qu'elles sont. Ils ont droit de le croire et nous devons respecter leur opinion.

Cependant, monsieur l'Orateur, ni les avocats du premier, ni ceux du second système n'ont droit d'imposer leurs vues aux autres, pas plus que leur préférence à ceux qui diffèrent sincèrement d'avis avec eux au sujet de cet important problème. Le département du Travail lui-même, sous son chef actuel, a prêché une doctrine différente de celle que fait entendre maintenant le ministre. J'ai à la main une brochure publiée par le département du Travail et qui a pour titre: "Renseignements relatifs au système des soviets russes et à leur propagande dans le nord de l'Amérique". A la page 18, nous lisons:

> Les unions nationales catholiques sont situées dans la province de Québec et sont très antisocialistes.

Ce n'est pas de cette phrase dont je veux parler, mais d'une autre qui se trouve à la même page et que voici:

> Les unions ouvrières qui gardent dans leurs rangs des membres qui profitent de leur situation pour faire un travail de sape, pour détruire au lieu d'aider, assument une grave responsabilité et s'exposent à de grands dangers. Il est incontestable que, dans ces cas-là, il est besoin du travail des églises chrétiennes de toutes les confessions.

Ainsi, le ministre du Travail lui-même sollicitait la coopération de l'Eglise. Je ne dirai rien des mérites ni des démérites des unions existantes. Je prétends tout simplement que tant qu'elles vivront côte à côte, tant qu'elles seront des associations respectueuses des lois et travaillant à la paix industrielle du pays, les deux auront droit d'être reconnue par le Gouvernement, et il est défendu au ministre du Travail de se prononcer officiellement pour l'une au détriment de l'autre, et d'attaquer et de grossièrement dénaturer l'une ou l'autre, comme il l'a fait dans le cas que je discute. Notre Constitution garantit à tous également la protection de la loi. Les unions ouvrières ont dû lutter de nombreuses années, et certaines luttent encore, pour faire reconnaître leur droit à l'existence. Pourquoi les anciennes tenteraient-elles de ruiner les nouvelles? Les unes et les autres tendent vers le même but; seulement, le mode d'action de chacune d'elle n'est pas le même.

La doctrine canadienne demande l'égalité devant la loi. Quand un homme réclame son droit, il réclame le principe du droit, et ce qu'il exige pour lui-même, il doit être prêt à l'accorder aux autres. Il se trouve donc moralement obligé de reconnaître les droits d'autrui. L'homme qui réclame "mes" droits ne les exige pas parce qu'ils sont sa propriété exclusive. Si un homme réclame ses droits et les obtient, et, par là, devient plus fort et refuse de faire droit à son voisin, alors c'est la force et non le droit qui triomphe.

Les 21 et 22 février 1921, une conférence de patrons et d'ouvriers a été tenue à Ottawa, et le département du Travail a publié un rapport de cette conférence sous le titre de "Rapport de la conférence sur les relations industrielles". J'y trouve un passage d'un discours du ministre du Travail que je lui recommanderais s'il était membre de cette Chambre. Ce passage est à la page 58:

> Je ne pense pas qu'aucun patron de ce pays conteste le droit d'un ouvrier d'être membre d'une association ouvrière ou d'aucune Eglise. Je pense même qu'il en est fort peu qui demandent à un ouvrier s'il appartient ou non à une union ouvrière. Mais, je crois qu'il y a une tendance de la part de certains employeurs à traiter avec leurs ouvriers par l'intermédiaire des unions.

Et il plaide auprès du patron pour qu'il reconnaisse ces unions. Comment le ministre du Travail peut-il concilier cette déclaration avec sa propre attitude relativement aux unions ouvrières nationales? J'ai foi au "self-determination" pour les associations ouvrières comme dans toutes les autres sphères d'activité. Les ouvriers ont le droit de différer sincèrement d'opinion sur le caractère, le programme et les travaux des associations qu'ils désirent créer ou auxquelles ils veulent appartenir.

J'ai parlé de l'aspect religieux de la question, mais il est d'autres différences. J'ai ici le programme du congrès des métiers et du travail publié dans le 9e rapport annuel des associations ouvrières de 1919.

Il y a plusieurs articles à ce programme que tous, naturellement, ont droit d'appuyer. Je veux en mentionner quelques-uns tout particulièrement. Le premier, c'est l'éducation gratuite obligatoire; le second, c'est la fixation à six heures de la journée légale et à six jours de la semaine légale de travail; le troisième, c'est l'inspection officielle de toutes les industries; et ainsi de suite. Le huitième, c'est l'abolition du Sénat. Il est plaisant que le ministre du Travail soit membre du Sénat lorsque le congrès des métiers et du travail demande l'abolition du Sénat. L'article 15 du programme vise à la législation directe par voie de l'initiative et du référendum. Ainsi de suite. Mais, ce n'est pas tout. Je

lis dans le rapport du ministère du Travail qu'il y avait, en 1902, dans la province de Québec, des unions nationales affiliées au congrès des métiers et du travail, mais elles ont été exclues de ce congrès. Voici ce que dit le rapport à page 42:

Ainsi que le constatent les rapports précédents des organisations du travail en Canada, la majorité des unités indépendantes du travail se trouvent dans la province de Québec, principalement dans la ville du même nom. Quelques-unes des plus anciennes unions nationales de Québec furent autrefois affiliées avec le congrès canadien des métiers et du Travail, mais, en 1902, par un amendement à la constitution, le congrès refusa de reconnaître les unions nationales là où il existait des associations internationales du même métier. Cette décision privait aussi les unions nationales de la représentation dans les conseils de métiers chartrés par ce congrès.

Je vois à page 131 que cet article existe encore dans la constitution du congrès. Une partie de la 2e section est ainsi conçue:

En outre, aucune union nationale non plus les unions locales comprenant lesdites unions nationales n'auront droit de faire partie du congrès lorsqu'il existe déjà une union internationale de ce métier, de même, aucune union locale affiliée à un corps national et séparée de l'organisation internationale, ou aucune association qui a été exclue ou expulsée par la Fédération américaine du travail, n'aura droit de représentation dans une union centrale chartrée par ce congrès.

Donc, monsieur l'Orateur, sans mentionner aucunement le point de vue religieux, et tout simplement au point de vue national, tous ceux de la classe ouvrière qui ne croyaient pas à certains articles du programme du congrès des métiers et du travail, non plus, en effet, qu'à la subordination de leurs unions à la fédération américaine du travail —et certes ils ont droit à leur opinion à ce sujet — tous ces ouvriers, dis-je, n'ont d'autre alternative que celle de joindre une union indépendante, et le ministre du Travail et le Gouvernement n'ont pas le droit d'intervenir en ce qui regarde l'exercice de leur discrétion à ce sujet. D'autre part, les ouvriers qui croient que la plus grande association assure plus de protection à leurs droits et à leurs intérêts peuvent avoir, eux aussi, leur opinion, et aucun gouvernement ni ministère du Travail ne saurait y contrevenir.

Monsieur l'Orateur, le ministre du Travail a prétendu qu'il se conformait à une disposition de la convention ouvrière et au traité de paix relativement à la conférence internationale du travail, à laquelle les diverses nations membres de la Société des nations enverraient chacune quatre représentants, que deux de ces représentants seraient nommés par chaque gouvernement, les deux autres étant nommés, l'un pour représenter les ouvriers, l'autre pour représenter les patrons. Il dit qu'il y est stipulé que le choix des représentants du travail et des patrons serait fait par les associations, lorsqu'il en existe dans le pays, les plus nombreuses soit des ouvriers, soit des patrons. Ce n'est pas là un argument. A la conférence internationale du travail, la représentation du travail et des patrons était limitée à un délégué chacun. J'admets que c'était la manière la plus juste de choisir les délégués à cette conférence, que celle de laisser à l'association ouvrière la plus forte, ou celle qui était la plus nombreuse, le choix du délégué de la classe ouvrière, tandis que l'association la plus représentative des patrons choisissait le représentant de ces derniers. Mais, est-ce là une raison pour refuser d'admettre les autres unions ouvrières à des conférences où les ouvriers sont représentés par dix, vingt ou cinquante délégués. Est-ce là une raison pour donner à une seule union ouvrière la direction complète de la représentation du travail à toutes les conférences? J'ai ici la *Gazeete du travail* de novembre 1920, laquelle est publiée par le ministère du Travail, et qui contient un article concernant le Conseil industriel en Belgique, la même association précisément qui doit siéger à Ottawa, en mai prochain. A la page 1508 de cette édition de la *Gazette du Travail*, je trouve l'article suivant au sujet du Conseil des mines, conseil industriel très important de la Belgique:

Les représentants des travaillistes sont nommés par deux unions industrielles en proportion du nombre de membres, l'union socialiste en ayant huit, et l'union chrétienne des catholiques romains en ayant deux.

Ce n'est pas qu'en Belgique que ces organisations sont reconnues. Elles sont reconnues en Irlande; elles sont aussi reconnues en Italie. Aucun ministère du travail dans aucun pays ne pense à intervenir avec une filiale particulière d'une union du travail, ou à refuser de la reconnaître ou à en nier l'existence.

Quel est le but d'un conseil industriel mixte? Voici un autre rapport du département du Travail sur les conseils industriels et, à la page 31, j'y trouve ce que je considère la meilleure définition des fonctions d'un conseil industriel mixte. Voici:

Premièrement, obtenir la plus large mesure possible de coopération entre employeurs et ouvriers, pour le développement de l'industrie en tant que partie de la vie nationale, pour le relèvement de la situation de tous ceux qui sont engagés dans cette industrie.

Pour qu'un conseil industriel mixte donne de bons résultats, il doit représenter autant que possible tous les intéressés dans ce métier; il doit y avoir une juste représentation de tous les intérêts concernés, si l'on veut que ses arrêts soient obéis et reçoivent l'adhésion de tous. Chaque section a des intérêts qui lui sont propres et qui diffèrent, dans une mesure plus ou moins grande, de ceux de l'autre section. Si la consultation, les pourparlers entre les intéressés—et même l'autonomie administrative dans l'industrie—doivent se développer, il sera nécessaire que tous les intérêts distincts aient leur juste part de représentation, et c'est le Parlement qui devra faire en sorte qu'ils l'obtiennent.

Tous les membres de la Chambre reconnaîtront, je pense, que tout homme à l'esprit impartial qu'on a appelé à diriger le département du Travail, tout homme possédant les qualités voulues pour remplir cette fonction importante, au lieu d'essayer de persécuter et de maltraiter aucun des corps ouvriers du Canada, devrait y mettre un certain tact et une certaine diplomatie pour amener ces associations à s'entendre et à coopérer au lieu de se combattre l'une l'autre. Et lorsque, monsieur l'Orateur, les fonctionnaires d'une des unions qui sont exclues des conférences ou des commissions de l'Etat s'adressent au ministre du Travail pour lui dire: Nous sommes prêts à coopérer avec vous et avec les autres associations ouvrières du Canada; nous voulons assister aux conférences; s'il arrive que le nombre des membres de notre union ne nous donne droit qu'à un, deux ou trois délégués, donnez-nous un, deux ou trois délégués, et c'est tout; nous tenons à travailler avec nos frères des autres sociétés ouvrières. Lorsqu'ils parlent ainsi, le ministre du Travail ne doit pas leur répondre: Les autres refusent de marcher avec vous; ils ne veulent pas siéger à vos côtés dans aucune conférence. Mais c'est ce que le ministre a dit et il a approuvé cette attitude. Je répète que ce devrait être le devoir du ministre du Travail d'engager ces unions à agir de concert, au lieu de les diviser, car c'est par la coopération seule à ces conférences que toutes peuvent se concerter et travailler à assurer la paix industrielle et l'harmonie au Canada.

J'aurais dit en cette Chambre, d'après M. Moore, qu'il faudrait empêcher l'adoption du budget du département du Travail pour solder les frais de la prochaine conférence. En parlant ainsi, il a trompé ses auditeurs, le Chambre le sait bien. Je n'ai jamais rien dit de tel. Mon but n'est pas d'empêcher cette conférence d'avoir lieu. J'ai foi dans les conseils industriels mixtes, au Canada, et je ne demande qu'à voir cette conférence réussir. Je voterai de grand cœur le crédit nécessaire à la réalisation de cette conférence. Tout ce que je demande, c'est qu'elle soit plus représentative. J'avoue qu'il est tard pour modifier ce qui a été fait, mais je veux énoncer un principe à la Chambre: ce que je demande, c'est la représentation à tous les congrès ouvriers de toute la classe ouvrière, surtout de toute la classe ouvrière organisée, de toute la classe ouvrière se rattachant à des syndicats.

J'ai cherché, monsieur l'Orateur, à exposer clairement la situation de la Chambre. Y trouve-t-on quelque chose qui excuse les gros mots employés par le ministre du Travail et la dénonciation qu'il a faite, parlant au nom du Gouvernement, car il a pris la peine de se poser en porte-parole du Gouvernement? Y avait-il quelque rouerie politique de ma part, quand j'ai consenti à présenter au ministre les directeurs de l'Union Nationale, à un moment où j'ignorais même quels vœux ils allaient lui exprimer? Le Gouvernement a-t-il appuyé le ministre du Travail dans l'attitude qu'il a prise? Il va sans dire qu'il est responsable des paroles et des actes de ce ministre, sans compter que l'opinion du ministre du Travail a beaucoup de poids sur les conseils du Gouvernement. Je tiens à la main la *Gazette du Travail* du mois d'octobre qui contient le compte rendu d'un discours que le premier ministre (M. Meighen) a prononcé au congrès des Métiers et du Travail tenu à Windsor. A la page 1442, on fait dire au premier ministre, parlant du Gouvernement:

> Il a tiré des rangs du travail syndiqué le vice-président d'une des plus grandes associations et lui a donné une place dans le cabinet. Jamais un ministre du Travail du Canada n'a joui d'une plus généreuse confiance de la part de ses collègues et eu plus de liberté dans l'administration des problèmes ouvriers que le sénateur Gideon Robertson. Il n'y a pas de ministère qui exige une habileté d'un type plus élevé. Pour la première fois, dans l'histoire de ce ministère, un travailleur pratique en a eu la charge, et, après un essai de deux ans, je crois que le sentiment presque universel, au Canada, est qu'il a accompli sa tâche avec une équité admirable et une habileté extraordinaire. Il a fait honneur à la classe d'où il est sorti et il a conquis la confiance des hommes et des femmes de toutes les classes.

La politique du sénateur Robertson a consisté à travailler de concert avec les associations ouvrières et aussi avec les associations patronales.

Mon très honorable ami ne connaissait certainement pas à ce moment là l'attitude du ministre du Travail à l'égard de l'union ouvrière nationale, que je considère et qu'il doit considérer lui-même, comme étant une association ouvrière responsable.

Les deux autres membres du triumvirat Robertson-Moore-Draper ont, dans leurs déclarations, complètement dénaturé les faits. Quand M. Moore a déclaré, dans le discours que j'ai cité, que l'union nationale était venue à Ottawa pour demander de supplanter l'union internationale à la conférence et auprès du Gouvernement, il a dit une chose qui est absolument fausse. Est-ce qu'en demandant d'avoir un ou deux de ses membres à une conférence de trente représentants, l'union nationale cherchait à supplanter l'union internationale? Je dirai à M. Moore que c'est une simple question de justice que je défends actuellement, et le jour où les unions nationales voudront supplanter les syndicats internationaux, comme il le dit, je le seconderai ou peut-être le devancerai-je même pour défendre les droits de l'union internationale. Après de pareils discours et déclarations, on ne doit pas s'étonner des résolutions qui sont adoptées à ces réunions; mais ceux qui les ont adoptées ne sont pas au courant des faits; on les trompe, comme les auditeurs de M. Moore furent trompés quand ils adoptèrent cette résolution.

L'attitude de M. Moore et de M. Draper est très compréhensible. Nombreux sont les Canadiens, surtout dans les rangs ouvriers, je dirai même dans les rangs des syndiqués internationaux, qui estiment que M. Robertson, Moore et Draper gouvernent la classe ouvrière en autocrates et désirent perpétuer par n'importe quel moyen leur domination et leurs méthodes arbitraires. Il y en a toujours un des trois qui fait partie des commissions, comités ou conseils, et ils n'aiment pas que quiconque faisant partie d'une autre association soit reconnu et ait sa part d'influence. Ceci n'est pas à leur désavantage personnel. Ils voyagent beaucoup aux frais de la nation. Le 2ème volume du rapport de l'auditeur général indique que, durant le dernier exercice, M. Moore a émargé au trésor dans une proportion assez considérable. Je vois à la page M-15 de ce rapport, relativement à la commission des rapports industriels, l'article suivant:

Tom Moore, commissaire; services, 69 jours à $20; frais de déplacement, $700. Total, $2,080.

A la page M-17, on trouve ce qui suit:

Conférence internationale du Travail, Paris et Washington, Tom Moore, président du Congrès des métiers et du travail du Canada: indemnité de séjour, 84 jours à $20; frais de déplacement, $594.20; déduction faite de l'indemnité fournie par le Bureau international du travail pour participation à la réunion de Londres, $818.35. Total, $1,455.85.

Un peu plus loin, je vois, pour la conférence de Washington, à part de la jolie somme reçue par mon ami M. Draper:

Tom Moore, $614.43.

Ainsi, mes collègues s'apercevront que M. Moore, en plus de ses appointements comme président du congrès des métiers et du travail, reçoit un bonne part des fonds publics et il n'est guère surprenant qu'il cherche à garder autant que possible pour lui seul la poule aux œufs d'or.

Quant à M. Draper, tout le monde sait que, non seulement, il retire de beaux appointements comme fonctionnaire de l'Etat —on me dit qu'il a été promu après la réunion annuelle du Congrès à Windsor, l'automne dernier—mais qu'il voyage aussi beaucoup comme représentant ouvrier désigné par le ministère du Travail et reçoit sa juste part des fonds publics. A ce propos, je ne sais pas trop s'il convient qu'un fonctionnaire de l'Etat agisse en cette double qualité. Je ne suis pas le seul à faire cette reflexion. Voici ce que j'ai lu dans une importante revue anglaise, le *New Statesman*, page 526, édition du 5 février 1921:

A un moment donné on a cru que le parti travailliste jouerait un rôle important dans l'évolution qui s'effectue, mais il est déchiré par des querelles intestines et l'inefficacité de sa direction est pitoyable. M. Tom Moore, le président du congrès des métiers et du travail a beaucoup de bonnes qualités, mais il lui manque l'initiative vigoureuse et la confiance en l'efficacité de l'action politique. Toutefois, la plus grande faiblesse du mouvement travailliste réside dans le fait que son adjoint, le secrétaire du congrès, occupe un emploi grassement rétribué dans le service administratif à Ottawa.

Je sais que cet état de choses déplait à un grand nombre d'ouvriers syndiqués. Je trouve dans l'édition du *Globe*, en date du 15 septembre 1920, un compte-rendu des délibération du congrès des métiers et du travail dont je citerai l'extrait suivant:

Le président Tom Moore a refusé d'accepter un projet de résolution présenté par les délégués du conseil des métiers de Toronto, aujourd'hui, à l'inauguration de la convention, lequel projet demandait la nomination d'un comité pour s'enquérir de l'emploi qui a été fait d'une somme de $50,000, soi-disant adressée à M. Draper par Allen Barker, ancien président de la Fraternité internationale des employés préposés à l'entretien des voies ferrées, pour combattre la propagande des radicaux au Canada. Les quelques radicaux présents à la convention pensaient faire grand état de l'accusation.

"Je dois déclarer que cette résolution n'est pas conforme aux règlements", dit le président Moore, "d'abord parce qu'elle comporte une insinuation voilée. Si cela se répandait partout dans le pays on aurait l'impression qu'il existe une accusation pendante contre M. Draper. Ensuite, nous avons été avisés par les employés de l'entretien de la voie que leurs affaires intérieures ne devraient pas être discutées par le congrès. L'on dit qu'il ne peut y avoir d'accusation contre M. Draper et qu'on est satisfait de sa conduite."

M. Barker est accusé d'avoir détourné les fonds de la fraternité et sa cause sera entendue sous peu à Détroit.

La preuve au procès fait voir que $50,000 des fonds de l'association ont été envoyés à M. Draper pour combattre la propagande radicale. Beaucoup de ceux qui font partie du mouvement ouvrier croient que M. Draper et ses amis ont jugé que le meilleur moyen de combattre la propagande radicale était d'employer ces fonds à assurer leur réélection comme président et secrétaire du congrès des métiers et du travail.

Quant au ministre du Travail, je n'ai pas grand'chose à en dire. Je ne tenterai même pas de rectifier ses fausses représentations à mon sujet. Je prétends être aussi favorable que lui aux ouvriers. Tous les deux nous avons eu nos heures d'épreuve. Quand le sénateur Robertson était à Winnipeg, à l'époque de la grande grève, prenant la part des patrons et suppliant désespérément Samuel Gompers, chef de la fédération américaine, de venir l'aider à régler les difficultés dans cette ville, j'étais ici défendant les droits du travail au contrat collectif. Quand la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens a été organisée, j'ai pris la responsabilité de présenter les réclamations du travail qui voulait être représenté au bureau de direction et le Gouvernement s'est opposé à ma demande avec l'appui implicite et sous la responsabilité du ministre du Travail.

Je désire déclarer aussi énergiquement que possible qu'en prenant l'attitude qu'il a prise sur la question que j'ai exposée le ministre du Travail a démontré sa complète incompétence à remplir les fonctions importantes de ministre du Travail du Canada. Un ministre du Travail doit avoir des projets pratiques, de la logique dans ses arguments et il doit être absolument juste et conséquent dans ses actes. Le ministre du Travail actuel a démontré que ces qualités élémentaires lui font complètement défaut. Il a démontré qu'il manquait de tact et qu'il n'avait pas cette largeur de vues et cette diplomatie nécessaire pour faire un succès de son ministère. En vérité, il a surtout fait voir qu'il manquait de sens commun. Des gens qui sont ses amis m'ont dit qu'il ne comprenait toute la responsabilité de sa position de ministre du Travail, et je suis assez indulgent pour croire que c'est vrai. Cependant, monsieur l'Orateur, ce n'est pas une raison pour le conserver à ce poste; ce n'est pas non plus une raison pour que le Gouvernement endosse la responsabilité de ses actes. Je suis certain que sous ce rapport ses actes sont causés moins par la mauvaise volonté que par... monsieur l'Orateur, je cherche un synonime poli du mot ignorance.

C'est tout ce que j'ai à dire aujourd'hui. En terminant mes remarques, je répéterai ce que j'ai dit au début, c'est-à-dire que mes arguments sont seulement et uniquement basés sur les principes de justice, parce que je crois à la justice de la cause que j'ai défendue et parce que je crois aussi que cela suffit aux yeux d'un peuple amant de la justice.

Le très honorable M. MEIGHEN (premier ministre): Le sujet que l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) a traité, monsieur l'Orateur, dans un aussi long discours est un de ceux que la plupart d'entre nous voudraient voir débattre au Parlement, le plus rarement possible, du moins sous certains de ses aspects. On n'a pas toujours pu l'éliminer des discussions de la Chambre, et, tout ce qu'on peut demander quand viennent des discussions de ce genre, c'est qu'elles soient dirigées avec calme et modération et aussi avec les plus scrupuleux égards pour les sentiments des adversaires.

Bien que ses conclusions n'aient pas revêtu la forme d'une résolution ou d'un amendement, l'honorable député de Québec-Est attaque l'administration générale du ministre du Travail et il base son accusation sur la conduite de ce ministre touchant une certaine demande faite par une union catholique du Canada qui désirait être représentée à une conférence devant siéger à Ottawa le mois prochain. Avec une habileté qu'il a poussée loin, l'honorable député a parfaitement réussi à embrouiller la question sous une longue déclaration de principes tout à fait inattaquables, assumant en même temps que l'un ou l'autre de ces principes avait été violé de façon flagrante par le ministre. Je crois qu'il aurait mieux valu donner un récit plus exact, plus soigné et plus complet afin de représenter l'attitude du ministre sous son véritable jour, ainsi que les circonstances et

les raisons qui ont motivé la décision du ministre que de lire les nombreux extraits que l'honorable député a lus.

Une brève revue de la situation ouvrière au Canada fera peut-être mieux comprendre cette question. Je ne prétends pas apporter autant de détails ou parler avec cette assurance des faits que d'autres auraient peut-être, mais, si je ne me trompe, je demande qu'on me reprenne immédiatement. Les organisations ouvrières ont existé au Canada presque depuis la confédération. Nous avons ici en très grand nombre des membres des unions internationales et nous avons beaucoup d'unions qui sont entièrement canadiennes. Ces dernières sont pour la plus grande partie représentées par le congrès des métiers et du travail qui est un congrès de représentants canadiens de ces unions créé dans le but de surveiller et, s'il le peut, d'influer sur la législation, dans le sens de ses intérêts. Depuis 1911, il s'est aussi développé dans la province de Québec exclusivement, d'après ce que j'ai pu savoir ce qu'on a appelé les unions nationales catholiques, associations composées entièrement de catholiques et adoptant des constitutions entièrement différentes sur ce point, de celles adoptées par les autres unions. Elles ont réuni un nombre considérable de membres dans cette province. La constitution adoptée par une de ces unions est citée dans la lettre du ministre du Travail lue par l'honorable député quand il a exposé sa cause.

Ces unions qui sont représentées dans le congrès des métiers et du travail sont constituées par métiers, c'est-à-dire, que tous les membres d'un métier se réunissent dans le but de former une union en vue de soutenir leurs intérêts ou d'atteindre certaines fins par une coopération de grande portée. Dans ces unions, il n'y a pas de distinction de race, de religion ou d'autres opinions; la seule condition d'association est la profession d'un métier. Tous sont traités également et ont les mêmes droits. Les unions nationales catholiques de la province de Québec ont été organisées d'une façon différente. Je ne dis pas que ce n'était pas leur droit de le faire; je n'ai pas le moindre doute que c'était absolument légal. Dans tous les cas, elles ont une organisation différente et ne sont nullement associées avec les unions qui forment partie du congrès des métiers et du travail. Elles ont en vérité pris la position qui est exposée dans la lettre citée par l'honorable député, qu'elles n'ont aucune relation, ni rien à faire avec les unions qui sont représentées dans le congrès des métiers et du travail ni avec le congrès même des métiers et du travail. Elles sont dans leur droit en prenant cette position et il n'est pas nécessaire de s'en offusquer, car cela n'a rien à faire avec les arguments et les faits soumis à la Chambre aujourd'hui. J'ai dit que les unions nationales catholiques avaient pris naissance en 1911. Elles ont augmenté en nombre jusqu'en 1920 où leur force est évaluée je crois à 39,712 membres. Elles comprennent beaucoup de personnes qu'on ne peut pas décrire à proprement parler comme ouvriers. Beaucoup de ces unions ne sont pas dans le sens strict des unions ouvrières bien qu'un grand nombre le soient. Quelques-unes consistent en ce qu'on appelle des cercles d'études; j'ai les noms d'un ou deux, comme le "cercle d'études Pie X, de Lévis", et le "Cercle d'études Léon XIII, de Québec" et autres. De ces 39,712 membres, je comprends, qu'il n'y a environ que 700 qui sont réellement engagés dans les métiers du bâtiment.

Le congrès des métiers et du travail représente naturellement quelques centaines de mille ouvriers. Si je me souviens bien du mémorandum qu'on m'a présenté, les membres des unions qui font partie du congrès des métiers et du travail et qui appartiennent à la province de Québec, sont au nombre de 89,000 ou 90,000. Bien que je ne pense pas qu'il soit important de savoir à quelle religion appartiennent ces 90,000 hommes de la province de Québec qui font partie des unions représentées au congrès des métiers et du travail, il est évident pour tous ceux qui connaissent cette province qu'il y aura un plus grand nombre de catholiques dans ces unions qu'il ne peut s'en trouver dans les unions catholiques dont la totalité des membres est seulement de 39,000. Il sera donc difficile de prétendre que si l'on peut être injuste envers les uns ou les autres, si le ministre du Travail a une préférence pour les uns, elle doit nécessairement provenir d'un motif étroit ou d'une inspiration anti-catholique. Quiconque connaît ce ministre ne voudrait supposer un instant qu'il est animé de pareils sentiments. Le seul motif qui le guide est une véritable sympathie pour le travail et particulièrement pour les unions et les ouvriers du Canada. Ce qu'il y a de plus profond dans son cœur c'est un désir de promouvoir les intérêts de tous les ouvriers du pays ses sympathies sont fortement en faveur des travailleurs, tout en étant modérées par un esprit de justice et une largeur de vues qui conviennent bien à ses fonctions et qui, dans les années où il a

occupé sa position et aussi dans les années précédentes, ont rendu d'inestimables services à ce pays.

La situation générale du travail étant établie, comment se fait-il que la difficulté actuelle soit survenue? J'ai montré que l'union catholique existe; j'ai aussi montré que d'autres unions existent et j'ai établi la distinction qui existe entre les deux.

Or, après cet exposé de faits, je ne voudrais pas soutenir un seul instant que le Gouvernement ou le ministre du Travail ait le droit d'adopter une attitude qui tendrait à écarter l'une ou l'autre de ces unions. En agissant ainsi, le Gouvernement ou le département du Travail prendrait évidemment une attitude insoutenable. Le ministre du Travail n'a pas refusé de reconnaître l'existence de l'une ou de l'autre de ces unions. Je rappellerai les faits, afin d'établir l'exactitude de l'assertion que je formule. L'honorable député de Québec-Est aurait mieux fait de signaler à l'attention du Parlement nombre d'incidents et certaines correspondances sur lesquels il a gardé le silence. Il s'est bien gardé de les citer, toutefois, parce que ces faits et ces documents n'auraient pas concordé avec les conclusions qu'il a tirées, à savoir que le ministre du Travail a refusé de reconnaître d'une façon générale ou spécifique les unions nationales, en dépit de toutes les raisons logiques que l'on a fait valoir.

De quelle nature était donc la reconnaissance que l'on réclamait? C'est dans ce sens que l'honorable député a commis, je crois, les erreurs les plus évidentes. Il a essayé de faire croire au Parlement que les officiers de la fédération des unions nationales catholiques sont venus à Ottawa en compagnie de mon honorable ami (M. Lapointe) pour faire reconnaître d'une façon générale par le département l'existence de leur association, ainsi que leur droit de faire partie de toutes les commissions et de toutes les conférences créées ou convoquées par le Gouvernement. Si les représentants des unions nationales étaient venus réclamer des concessions raisonnables, ils n'auraient pas essuyé un refus. S'ils étaient venus à Ottawa dans le but de faire valoir des réclamations auxquelles ils ont droit, leurs demandes auraient été accordées. Or, les représentants des unions nationales sont venus ici dans un but particulier qui est celui-ci: deux parties ont été convoquées à une conférence afin de signer une convention. Quelles sont ces parties? Nous avons d'une part en Canada, une association désignée sous le nom de l'association fédérale des métiers du bâtiment, qui comprend diverses unions dans les différentes provinces de la Confédération et qui se sont unies pour des fins que j'exposerai tout à l'heure. Nous avons d'autre part, une société désignée sous le nom d'association fédérale des constructeurs et entrepreneurs—c'est-à-dire une association de patrons—réunis dans les autres associations. Les deux parties en sont venues à une entente, il y a quelque temps, et d'excellents résultats ont été obtenus de cette convention. Les deux parties en cause ont décidé d'établir des conseils industriels mixtes par tout le pays—c'est-à-dire dans lesquels patrons et employés sont également représentés. L'établissement de ce système a entraîné la création d'un conseil industriel central—je crois que l'institution est désignée sous le nom de Conférence industrielle—composée de cinq représentants des unions ouvrières et de cinq représentants des associations de patrons, qui ont signé ladite convention. Or, à la demande des deux parties, une conférence a été convoquée dans l'espérance de régler à l'amiable les différends ouvriers qui pourraient surgir à l'avenir. Les parrains du projet ont également l'espoir, si j'ai bien saisi, qu'une pareille réunion servirait à démontrer la nécessité et l'utilité de multiplier le nombre de ces conseils industriels Il s'agit donc d'une conférence dont la convocation est réclamée tant par les ouvriers que par les patrons organisés. Se trouve-t-il ici un seul député qui serait prêt à déclarer qu'une conférence de cette nature ne devrait pas avoir lieu? Quelqu'un a-t-il une seule raison valable à invoquer pour refuser aux représentants des parties en cause le droit de se réunir en conférence, afin d'échanger leurs vues? Se trouve-t-il ici un seul représentant du peuple pour blâmer le ministre du Travail d'avoir permis aux fonctionnaires de son département de prêter leur concours à l'organisation de cette conférence, sur la demande des intéressés? Si personne n'a d'objections à faire valoir à cet égard, le ministre du Travail n'est donc pas blâmable.

Quelle est donc la nature des bons offices que les organisateurs de la conférence ont demandés au ministère du Travail? A-t-on prié le ministre de choisir les représentants des deux associations intéressées qui devront prendre part à la conférence? Pas du tout. Le rôle qu'il a accepté, c'est purement et simplement d'inviter les représentants nommés par leurs associations respectives à prendre part à la réunion et

qu'il préside les séances ou sinon qu'il assigne cette tâche à l'un des fonctionnaires de son département.

Cette conférence est convoquée pour le 3 du mois de mai prochain. Or, au moment où l'affaire en était à cette phase, arriva à Ottawa une députation des membres de la fédération des unions nationales catholiques, représentant une trentaine de mille ouvriers syndiqués, dont 700 à peine appartiennent aux métiers du bâtiment, et dont pas un seul membre ne fait partie de l'association des entrepreneurs-constructeurs, l'autre partie à la convention signée par les ouvriers du bâtiment.

Les représentants des unions nationales sont donc arrivés ici en compagnie de l'honorable député de Québec-Est.

Ce n'était pas la première fois que les membres de cette association étaient venus, mais toujours ils ont été bien accueillis. Je vous lirai tantôt quelque chose qui s'est passé dans une circonstance antérieure entre les représentants des unions catholiques nationales et le ministre du Travail. Je citerai le compte rendu mot pour mot de ce qui a eu lieu. Je dois dire tout de suite cependant que ce compte rendu fera voir à l'honorable député de Québec-Est et à la députation en général que l'attitude à prendre par le ministre du Travail, selon que le désire l'honorable député, attitude qui viserait à établir l'harmonie et la coopération entre le congrès des métiers et du travail et la fédération des unions catholiques, attitude qu'il dit être la grande affaire du ministre, est précisément celle que ce dernier a prise.

M. LAPOINTE: Pas cette année.

Le très hon. M. MEIGHEN: La question n'est pas soulevée cette année; ce n'est pas pour cela que l'on est venu ici. Des représentants de ces unions sont venus accompagnés de l'honorable député de Québec-Est; mais, avant cela, ils avaient avec eux —je ne sais trop de quel nom appeler la personne, mais je désire m'exprimer correctement. . . .

L'hon. M. LEMIEUX: L'aumônier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, l'aumônier, M. l'abbé Fortin. Il était venu en 1920 à la tête de la délégation; mais, cette fois-ci, les délégués prièrent le représentant de Québec-Est de les présenter au ministre, et c'est ce qu'il fit.

M. LAPOINTE: Je suppose que mon très honorable ami me croira sur parole si je lui déclare que j'ai été invité à me rendre là sans connaître d'avance les vœux que l'on devait formuler.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en doute aucunement. Ce que j'ai dit, c'est que les délégués ont amené avec eux l'honorable député et c'est lui qui les a présentés au ministre. Comme en 1920, toutefois, ils étaient accompagnés de la même personne, qui cette fois-là les conduisait. Je ne dis pas que l'honorable député connaissait la teneur des résolutions; j'accepte sur ce point sa parole. Quoi qu'il en soit, il était avec eux, ainsi, je crois, qu'un autre membre de cette Chambre.

M. LAPOINTE: Y avait-il du mal à cela?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas le moins du monde. Je serais le dernier homme à soutenir qu'un député a tort de mettre à profit une pareille circonstance. Tout député désire s'assurer l'appui dans sa carrière politique du plus grand nombre de citoyens possible. Je ne fais qu'appeler l'attention de la Chambre sur les circonstances dans lesquelles il est venu. La chose a de l'intérêt pour ce qui va suivre. J'ai dit quel était le but particulier de cette visite. Est-ce bien là l'objet que le discours de l'honorable député nous a fait entrevoir. Pour moi, je ne le pense pas. Le ministre du Travail a refusé de se rendre à la demande qu'on lui faisait, par le motif qu'il ne pouvait imposer à d'autres des représentants qui ne seraient pas de leur choix. Aurait-il eu raison d'agir autrement. Je suis sûr que mon honorable ami ne lui donnera pas tort, car il doit avoir su que, parmi ces délégués qu'il accompagnait, représentant 39,000 personnes environ, les métiers du bâtiment ne comptait que pour 700, tandis que les parties à la conférence appartenaient tous à ces métiers. Malgré cela, cependant, la délégation demande au ministre du Travail de prendre énergiquement en main la cause de ceux qu'elle représentait et de dire aux autres: "Vous ne vous réunirez que si vous acceptez ceux-là". Etait-ce là demander quelque chose de juste? Aussi, après que le ministre du Travail eut exposé ses vues, les délégués présents, selon que le ministre m'en informe lui-même, ne s'élevèrent point contre ses intentions et ce fut l'honorable député de Québec-Est lui-même qui le premier fit de l'opposition.

(*Exclamations.*)

M. LAPOINTE: Qui est-ce qui dit cela?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre du Travail.

M. LAPOINTE: Quand le ministre du Travail dit cela, il dit une fausseté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois devoir répéter la chose pour être bien compris. Ce que le ministre m'a dit c'est que ceux des délégués qui sont eux-mêmes des travailleurs n'ont protesté aucunement contre l'exposé qu'il avait fait de la situation, non plus que contre son refus d'intervenir, mais que c'est l'honorable député de Québec-Est qui le premier protesta.

M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, j'ai droit d'exiger que l'honorable ministre prenne ma parole, et je l'exige. Le ministre du Travail ne pouvait comprendre ceux qui étaient là et j'ai dû lui traduire ce qu'ils disaient.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Le premier ministre n'a pas refusé de prendre la parole de l'honorable député, il a seulement rapporté ce que lui avait dit le ministre du Travail, ce que lui était parfaitement permis, du reste. Quant à la déclaration de l'honorable député, le règlement veut qu'elle soit acceptée et elle l'est.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici où nous en sommes: Le ministre du Travail n'a pas rejeté la requête parce qu'il s'agissait d'une union catholique ou parce que cette union pouvait, d'après lui, laisser à désirer, il s'est inspiré du motif que j'ai déjà mentionné, motif inattaquable et le seul qu'il eût pu invoquer. Il n'a pas songé à accorder un autre traitement aux ouvriers du bâtiment et faisant déjà partie de la conférence qu'aux ouvriers du même métier qui pouvaient appartenir à l'union catholique. Il est même allé jusqu'à déclarer que les unions désireuses d'être représentées à la conférence ne pouvaient compter sur son intervention pour y être admises, parce que cette conférence était une conférence des métiers du bâtiment et que ces unions comprenaient trop peu d'ouvriers du bâtiment dans leurs rangs pour que leur désir fût justifié. Il a ajouté à cela une lettre que l'honorable député n'a pas lue mais que je vais lire.

M. J. A. E. Pin,
270 rue de la Reine,
Québec.

Je présume que c'est le secrétaire de l'union ou de la délégation.

Ottawa, 29 mars 1921.

Monsieur,

Les propositions contenues dans le mémoire imprimé et soumises la semaine dernière par votre délégation ont été traduites et sont à l'étude. Une des requêtes présentées avait rapport à une conférence devant avoir lieu à Ottawa le 3 mai prochain et se composer de patrons et de représentants ouvriers parties à la convention relative au Conseil national industriel.

[Le très hon. M. Meighen.]

Parties à la convention.

Vous voudrez bien vous rappeler qu'il fut expliqué à votre délégation que les délégués à cette conférence étaient choisis et nommés non pas par le ministère du Travail, mais à la demande des unions de patrons et d'ouvriers ayant participé à la convention relative au Conseil industriel. Le ministère a consenti à inviter les délégués que les parties pourraient nommer respectivement.

Il fut expliqué à votre délégation, lors de sa visite, que le ministère ne pouvait prendre sur soi d'imposer aux unions de patrons et d'ouvriers qui étaient parties à la convention du Conseil industriel la présence d'autres unions de patrons et d'ouvriers, mais que si votre union voulait bien communiquer directement avec les parties qui allaient participer à la conférence et obtenir leur consentement à ce que vous y fussiez représentés, le ministère serait heureux d'adresser des invitations à tous les membres de votre union qui auraient été nommés pour vous représenter.

Voilà ce qu'il a déclaré à la délégation et ce que l'honorable député n'a pas cité, je crois.

M. LAPOINTE: Il n'a jamais dit cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne l'a jamais dit?

M. LAPOINTE: Non, et ce n'est pas dans la lettre qu'il a écrite à la *Gazette*.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que c'est là. Dans l'affirmative, je me demande comment l'honorable député va se trouver. Mais le ministre du Travail est allé plus loin, il a dit, dans sa lettre à ce citoyen, secrétaire de la délégation:

Depuis lors il m'a semblé que vos gens n'ont peut-être pas remarqué que certains patrons qui engagent seulement des ouvriers de l'union nationale catholique du bâtiment n'assisteront pas à la conférence dont il s'agit. Si votre union et les patrons à qui elle a affaire désirent en avoir une comme celle des patrons et ouvriers faisant partie du Conseil national industriel du bâtiment, le ministère du Travail sera heureux d'inviter les délégués dont on lui aura fourni les noms, tout comme il l'a été de faire la même chose dans l'autre cas.

S'il est jugé opportun qu'une conférence ait lieu entre votre union et les entrepreneurs qui n'emploient que des membres de cette union, le ministère sera heureux de coopérer avec vous comme il l'est de coopérer avec les autres unions d'entrepreneurs et d'ouvriers.

Je ne dis pas que l'honorable député ait lu cette lettre avant de parler.

L'hon. M. MURPHY: Le premier ministre a-t-il lu la lettre en entier ou s'il n'en a lu que des passages?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je l'ai lu en entier.

Le ministre ne prétend pas avoir fait connaître aux délégués la fin de la lettre dans laquelle il laisse entendre que les ouvriers du syndicat représenté par M. Pin

aimeraient peut-être avoir un entretien comme celui-là avec leurs patrons. Il ne leur a pas dit ce que renferme la première partie, que si le syndicat de M. Pin obtenait le consentement des intéressés pour que son association fût représentée, il (le ministre) serait bien aise de lui adresser des lettres d'invitation — en un mot si les membres de la conférence rendaient justice, ceux qui n'en faisaient pas partie seraient unis sur le même pied relativement à cette conférence. Je ne conçois pas ce que le ministre du Travail aurait pu faire de plus.

Or, l'honorable député reproche au ministre de n'avoir pas tenté d'éviter les froissements entre les unions catholiques et les unions affiliées au congrès des métiers et du travail. Je déclare que, au contraire, c'est précisément ce que le ministre a fait et ce qu'il a toujours fait. Il a compris que des froissements résulteraient infailliblement d'une organisation établie d'après ces principes. Il s'est rendu compte qu'il fallait que les ouvriers fissent bloc afin d'exposer leur cause comme celle d'un seul corps, au lieu de deux. Il s'est efforcé de les grouper, mais sa tentative n'a guère réussi, et je sais que l'attitude de ceux dont l'honorable député s'est constitué le défenseur, cet après-midi, le décourage.

Qu'on me permette maintenant de relater ce qui s'est passé, l'an dernier, lorsque les représentants de la Fédération des unions nationales catholiques ont rencontré le ministre du Travail. Voici un compte rendu textuel de la conversation.

L'hon. MACKENZIE KING: Avant qu'il aille plus loin, le ministre me permettra-t-il de corriger une idée erronée. Il a parlé d'une lettre que mon honorable ami (M. Lapointe) n'est pas censé avoir vu. Comme le premier ministre l'a compris, le discours du député de Québec-Est avait trait à une lettre du ministre du Travail, publiée dans la *Gazette*, le 31 mars. La lettre était datée du 27 de mars. Celle que mon très honorable ami vient de lire et que, d'après lui, le député de Québec-Est n'a peut-être pas vue est datée du 29 de mars, deux jours après l'envoi à la *Gazette* de Montréal de la lettre qui énumère les causes de la polémique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le 27, le ministre a écrit la lettre publiée dans la *Gazette*, et le 29, il a écrit la lettre adressée à M. Pin. La lettre du 27 ne pouvait pas renfermer celle du 29.

Il y a un instant, j'ai contredit l'honorable député, lorsqu'il a cité ce passage de la lettre du ministre, à M. Pin, lettre datée du 29, qui portait que le ministre avait dit aux délégués que, s'ils obtenaient le consentement de membres de la conférence, il serait bien aise de les inviter à cette conférence.

L'honorable député m'a coupé la parole pour dire que le ministre n'avait pas tenu ce langage aux délégués et que ce qu'il leur avait dit se trouvait dans la *Gazette* de Montréal. Fort bien! Je citerai un extrait de la lettre publiée dans ce journal:

> Les délégués sont invités, après nomination des associations respectives d'employeurs et d'employés. Ceux de l'Union catholique seraient gracieusement invités si l'on obtenait le consentement des autres. Mais, au lieu de les aborder, l'union demande au ministère du Travail, d'obtenir cette représentation pour elle, et elle refuse. Pourquoi l'Union nationale catholique cherche-t-elle à se faire représenter de force dans cette conférence, au lieu de s'entendre avec les autres parties intéressées?

Puis, il énumère les motifs pour lesquels, d'après lui, elle ne l'a pas fait.

M. LAPOINTE: Que faut-il penser des autres passages de la lettre? Ce n'est pas là l'unique raison qu'il donne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais, mais l'honorable député a dit que le ministre n'a pas invoqué cette raison-là dans sa lettre. Son interruption me remet en mémoire, le prévenu qui, en présence des dépositions des témoins qui déclaraient avoir vu commettre le crime, représentait qu'il pouvait assigner des centaines de gens qui ne l'avaient pas vu.

Je me disposais à lire des propos tenus par le ministre, à la conférence de 1900. Je ne sais vraiment pas quel nom elle portait; je suppose qu'il s'agissait d'une députation comme celle-ci. La conférence a eu lieu le 20 de janvier 1920. Je remarque que M. l'abbé Fortin y assistait, car je vois quelques observations qu'il a faites. Voici quel a été le langage du ministre:

> Permettez-moi de vous signaler une chose ou deux, ce qui, je l'espère, ne sera pas considéré comme présomption de ma part.

On voit comme ce langage témoigne d'un esprit étroit, "préjugé" et anticatholique. C'est celui du ministre du Travail.

M. LAPOINTE: Où se trouve ce compte rendu?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est un compte rendu qui a été sténographié mot pour mot. L'honorable député en conteste-t-il l'exactitude?

M. LAPOINTE: Où a-t-il été fait?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ici, au lieu de la conférence.

M. LAPOINTE: Mon très honorable ami veut-il parler de la conférence de cette année?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, de celle de 1920. Le ministre disait:

Permettez-moi de vous signaler une chose ou deux, ce qui, je l'espère, ne sera pas considéré comme une audace de ma part, et de les proposer à l'examen de votre fédération. C'est dans le dessein de favoriser l'existence de relations harmonieuses parmi les membres des cercles ouvriers et industriels en général que j'ose énoncer ces idées et vous inviter à les prendre en considération. En ces dernières années, il s'est fondé dans la province de Québec des cercles qu'il vous a plu de désigner sous le nom d'unions nationales catholiques. A Montréal, j'ai eu, il y a quelques semaines le plaisir et l'honneur d'être admis auprès de l'évêque Gauthier et d'autres personnages, y compris l'abbé Fortin, pour discuter quelques-uns des sujets que je vais aborder devant vous. Dans toutes les autres parties du Canada, dans toute l'étendue de l'Amérique du Nord, à vrai dire, les salariés, les ouvriers se sont entendus pour métiers respectifs, c'est-à-dire charpentiers, machinistes, chaudronniers, employés de tramways, employés de chemins de fer, briqueteurs, maçons, etc., chaque métier a son syndicat. Tous ou à peu près tous ces syndicats revêtent un caractère international. Il est peut-être, mauvais qu'il en soit ainsi; mais je tiens à vous faire observer tout d'abord que dans ce mouvement ouvrier, auquel participent plusieurs millions d'individus, il n'est fait aucune distinction quant à la race, à la nationalité ou à la croyance.

Le mouvement qui a été lancé dans votre province et a donné naissance à ce qu'on appelle les unions nationales catholiques inspire une profonde inquiétude aux classes ouvrières en général, à ceux qui, surtout dans votre province, font partie de syndicats établis depuis de longues années; et le sentiment qu'il a engendré n'a, c'est malheureusement vrai, rien de bienveillant.

Je trouve fâcheux qu'il y ait mésintelligence entre gens dont les intérêts sont identiques. Mais si vous continuez d'accroître le nombre de vos membres en faisant de nouvelles recrues dans la province de Québec et que le désaccord devienne encore plus profond à cause de certains articles de votre constitution que l'on pourrait ne pas bien comprendre, ou citer à faux, et dont on pourrait dénaturer le sens en d'autres parties du pays, je crains fort, je le dis franchement, que le mouvement que l'on a entrepris ait de funestes conséquences; et c'est pourquoi, messieurs, je crois devoir vous suggérer ici un avis. A M. Blondin et à moi, en tant que représentants du ministère, vous avez exposé plusieurs questions importantes pour que le Gouvernement les mette à l'étude; je prends donc sur moi de vous inviter à réfléchir à ce que j'ai à vous proposer: c'est que vous vous efforciez sérieusement et loyalement de trouver le moyen d'obtenir que le travail de votre institution s'accorde un peu mieux avec celui des autres associations représentatives du travail en ce pays et, tout au moins, de faire cesser cette mésintelligence qui se fait de plus en plus profonde.

L'abbé Fortin assistait à l'entretien que nous avons eu à Montréal, et comme le sujet lui est familier, il n'est pas utile d'y insister aussi longuement que nous avons fait cette fois-là; cependant, je vous ferai respectueusement observer, messieurs, que le mouvement ouvrier devrait être libre de toute distinction religieuse. Dans toutes les unions ouvrières de l'Amérique du Nord, on fait le même accueil aux catholiques et aux protestants; ils jouissent des mêmes droits, et jamais il n'y est question de religion. Le secrétaire du congrès canadien des métiers et du travail est un fervent catholique; plusieurs directeurs partagent la même croyance, et ils possèdent tous la confiance, ainsi que l'admiration et le respect de leurs compagnons, à quelque religion qu'ils appartiennent, dans tous le pays, car ce sont eux qui les choisissent.

M. l'abbé FORTIN: Eh bien! monsieur le ministre...

Le ministre du TRAVAIL: Et ce que j'ai voulu dire, c'est que j'espère qu'au fur et à mesure du développement de votre œuvre, vous vous efforcerez réellement de favoriser des relations plus cordiales entre vos associations et les autres, et que, si faire se peut, vous adopterez le principe dont nous conseillons l'adoption par le patron et l'ouvrier, à savoir de vous unir aux directeurs des autres syndicats et de tâcher de découvrir, en vous entretenant avec eux, un terrain commun sur lequel vous pourrez travailler de concert.

Voilà précisément la ligne de conduite que le ministre du Travail devrait encourager, au dire de l'honorable député.

Ne les laissez pas s'adresser à moi ou au Gouvernement—quel que soit le ministre—et dire: "Nous ne prendrons pas part à votre conférence ouvrière si une autre association y assiste". Il ne convient pas qu'une association ouvrière s'adresse au Gouvernement et lui déclare: "Nous voulons la journée de huit heures," et qu'une autre association vienne dire: "Nous n'en voulons pas". A moins qu'il n'existe de la concorde et unité d'action, le ministère se trouve dans une situation embarrassante à l'égard des représentations qui lui sont faites. Il s'est toujours efforcé — et avec quelque succès — de mettre en présence le travail et le capital, de les faire converser ensemble et soumettre des conclusions communes. Cela est fort à désirer et a été utile là où il en a été ainsi. Il faudrait mettre tout en œuvre pour faire régner un sentiment de coopération parmi toutes les organisations qui cherchent à améliorer le sort du travailleur dans tous les coins du pays. Je crois qu'il convient qu'elles tirent dans le même collier au lieu de se chamailler et de venir de temps à autre faire des représentations contraires au ministère en certains cas.

Je n'entends pas que mes propos soient tenus pour blessants, comme vous le comprendrez, messieurs, j'en suis certain. J'ai habité la province de Québec pendant six années, j'y ai connu bien des gens et j'ai une grande admiration pour la population française. Par malheur, il est vrai que dans les parties lointaines du Canada on ne comprend pas les Canadiens français et que, en plusieurs cas, on ne les apprécie pas comme il convient. Leurs idées et leurs fins sont un peu différentes de celles des habitants d'autres parties du Dominion.

D'un autre côté, je crois qu'il est absolument vrai que la majorité de la province de Québec ne comprend pas très bien les habitants des autres provinces du Canada. Ce n'est que par le contact des représentants de toutes les par-

ties du pays, capitalistes ou ouvriers, que nous nous formons des idées exactes, celles qui devraient prévaloir dans l'intérêt du Canada. Je vous prie donc d'y songer.

Voici sur quoi je veux surtout appeler l'attention:

Si en aucun temps votre fédération trouve bon d'avoir une conférence entre les directeurs de votre association et ceux du congrès des métiers et du travail du Canada dans le but de trouver un moyen de travailler de concert, ou du moins afin d'éviter des malentendus et si ce département peut vous être de quelque utilité pour faire naître cette conférence, nous serons enchantés de vous aider.

Les paroles même de l'honorable député (M. Lapointe) ne sauraient prouver plus clairement le dévouement d'un ministre à la cause ouvrière, à la disparition des zizanies dans les rangs ouvriers et surtout des différends religieux.

L'honorable député doit comprendre qu'en ce qui concerne une décision administrative, celle du ministre du Travail, au sujet de sa représentation à ce conseil spécial, à été la seule qu'il ait faite. Mais lorsque l'honorable député (M. Lapointe) l'accuse d'injustice, il a donné son opinion, comme il me l'a dit "gratuitement", Le ministre du Travail a ses opinions touchant l'organisation d'ouvriers d'après leurs croyances religieuses, comme c'est le cas pour l'union catholique. Ce n'est pas que le ministre du Travail soit anticatholique. Il serait du même avis touchant toutes les autres croyances religieuses au point de vue des ouvriers. Il en serait de même concernant un parti clérical à la Chambre ou toute autre secte. C'est une opinion, ce n'est nullement un acte administratif. Le ministre du Travail, en ce qui concerne son administration, est d'avis que tous doivent être traités sur le même pied; on ne saurait refuser de reconnaître qui que ce soit. Mais il ne croit pas qu'une association ouvrière doive être limitée par des croyances religieuses. C'est son avis; il y a certainement droit et son opinion s'applique à une association de ce genre, quelle que soit sa communion. Je vais vous donner ses raisons.

Il dit que, d'après son expérience d'ouvrier et de ministre du Travail le résultat inévitable d'ouvriers se groupant suivant leur religion est de donner lieu à des accusations d'injustice ou de parti pris de la part des employés, catholiques ou protestants, qui ne peuvent ou ne veulent appartenir à cette union catholique ou à une association ouvrière basée sur des croyances religieuses. A son sens, on accuse infailliblement d'injustice ceux qui n'appartiennent pas ou qui ne peuvent appartenir à ces unions, parce qu'ils font partie d'autres unions ou qu'ils ne sont pas catholiques.

De plus, son opinion est fondée sur une raison d'une plus grande envergure, c'est que les différends religieux parmi nos ouvriers—et il aurait pu ajouter ailleurs—ne sont pas de nature à aider le pays. C'est son avis. Mais parce qu'il croit qu'il vaudrait mieux s'organiser sur d'autres bases, ce n'est pas une raison pour refuser de reconnaître ces unions si elles respectent la loi et, partant, si elles sont protégées par la loi et si ces unions n'ont pas un but destructeur. Puisque c'est son attitude, qu'a-t-on à lui reprocher?

Cependant, il s'est formé dans l'Ouest une association d'un autre caractère, et, de l'avis du ministre, cette association a été pour beaucoup dans la grève de Winnipeg. Je regrette que l'honorable député essaie de faire croire à la Chambre que, dans ce grand conflit de Winnipeg, ces sympathies étaient entièrement acquises aux auteurs de cette grève, dont quelques-uns ont été trouvés coupables de crimes graves par le verdict unanime des jurés. Je ne savais pas que l'honorable député se feraait leur avocat en cette enceinte alors que le ministre du Travail, s'efforçait de rétablir l'ordre dans l'Ouest. Je ne croyais pas qu'il pût manifester sa sympathie à l'égard du travail en raisonnant de la sorte. Les membres les plus influents de son parti n'approuveront guère son attitude, les opinions de ces membres ayant été exprimées librement, sincèrement et honorablement dans un sens contraire.

J'ai exposé l'attitude du ministre, comme il l'explique lui-même dans la lettre à la *Gazette* du Montréal.

Cette attitude est tout à fait compatible avec les efforts de toute sa vie pour amener les meilleures relations possibles entre les éléments qu'on trouve au congrès des métiers et du travail, et ceux qui se trouvent dans l'union catholique; et elle est tout à fait conséquente avec cette politique, dont il ne s'est jamais départi, de reconnaître les uns comme il reconnaîtrait les autres en ne donnant de préférence ni à ceux-ci ni à ceux-là. Telle est l'attitude qu'il a toujours tenue. En cela a-t-il tort? J'ose dire que cette attitude approuvée par la majorité même de ceux qui appartiennent aux unions catholiques, et par la majorité des ouvriers. Je sais qu'il est convaincu que la majorité l'approuve dans son attitude, et je crois qu'il est tout à fait capable de juger de quel côté se trouve la majorité. Je crois que dans cette attitude il a l'appui de la grande masse des esprits impartiaux et sans préjugés. Et dans l'exercice de cette politique, je crois qu'il sert les intérêts de la main-d'œuvre et les inté-

rêts du Dominion, et qu'il s'acquitte avec dignité et utilité des hautes fonctions qui lui sont attribuées.

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

Reprise de la séance

M. FONTAINE (texte): Monsieur l'Orateur, soyez assuré que je vais être très bref dans mes remarques, car je ne voudrais pour rien au monde gâter la bonne impression créée en cette Chambre par l'éloquent discours de l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe).

J'ai eu l'honneur d'accompagner les délégués de l'Union ouvrière nationale chez l'honorable ministre du Travail (M. Robertson); j'ai entendu toutes les propositions qui lui ont été soumises; j'ai entendu leur demande d'être représentés à la conférence industrielle des patrons et des ouvriers qui doit être tenue à Ottawa le 3 mai prochain; conférence convoquée par l'honorable ministre lui-même et qui a pour but d'établir un rapprochement entre l'employeur et l'employé, et de coopérer pour une meilleure entente. Ces messieurs ont demandé le droit d'envoyer trois délégués sur le nombre de trente dont doit se composer la conférence, c'est-à-dire une représentation proportionnée à leur effectif qui est de 50,000 membres. Eh bien, à ma grande surprise, monsieur l'Orateur, l'honorable ministre du Travail, oubliant qu'il est le ministre des ouvriers de tout le pays, quelle que soit l'union à laquelle ils appartiennent, refusa d'acquiscer à leur demande, parce que ces messieurs font partie d'une union nationale catholique. Et ici je tiens à déclarer que le ministre du Travail ne dit pas la vérité lorsqu'il déclare que, seul, le député de Québec-Est protesta contre son refus. Comme question de fait, l'honorable député de Québec-Est ne servit que d'interprète auprès du ministre du Travail qui ne comprend pas le français, et les délégués protestèrent hautement; mais ce fut en vain, le refus du ministre était définitif.

Quand on lit l'histoire politique de ce pays, on y voit bien des machinations de la part de certains groupes et de certains politiciens pour discréditer tout ce qui est catholique. Je me rappelle encore les luttes que certains fanatiques ont faites à sir Wilfrid Laurier, et je les ai entendus dire bien souvent qu'ils ne voulaient pas d'un premier ministre qui recevait sa direction de Rome et du Pape, ou d'autres sottises semblables, mais je n'avais pas encore vu un ministre de la couronne, qui est censé représenter toutes les races et toutes les croyances, s'oublier au point de descendre au niveau de ces politiciens fanatiques dont je viens de parler; et ceci, monsieur l'Orateur, arrive juste au moment où le Gouvernement cherche à faire élire des ministres dans la province de Québec, et nous dit par la voix de ses journaux qu'il veut l'entente et l'union dans ce pays, et même qu'il regrette que notre province ne soit pas mieux représentée dans le cabinet. Je me rappelle encore d'avoir lu le compte rendu d'un grand banquet offert à l'honorable premier ministre (M. Meighen), à Montréal, où il a déclaré qu'il n'avait jamais dit un mot, ni jamais prononcé une phrase pour offenser la province de Québec; eh bien, monsieur l'Orateur, voici un acte qui parle plus fort que toutes les paroles, et si le premier ministre est sincère et s'il veut que nous ajoutions foi à ses déclarations d'amour vis-à-vis nous, qu'il répudie la conduite de son collègue l'honorable ministre du Travail et qu'il exige sa démission.

D'ailleurs pourquoi cette objection aux unions ouvrières catholiques? N'est-il pas admis par tout le monde que c'est la province de Québec qui a sauvé la situation, qui a fait disparaître tout le malaise qui a existé dans ce pays après la guerre entre le capital et le travail? En effet, alors que des grèves se déclaraient dans toutes les provinces du Dominion—je me rappelle encore la fameuse grève de Winnipeg—la province de Québec était calme et paisible et servait de rampart au bon ordre et à la bonne entente. La raison de ceci, monsieur l'Orateur, c'est que sa population et surtout la classe ouvrière est imprégnée d'un profond sentiment religieux et qu'elle suit les conseils sages et patriotiques de son clergé. Malgré que l'honorable ministre du Travail n'aime pas la présence d'un chapelain dans les unions ouvrières, moi je tiens à déclarer sur le parquet de cette Chambre que, tant que nos ouvriers suivront la direction de notre clergé, ils ne feront pas fausse route, et que la province de Québec continuera à faire l'administration de ce pays.

M. PARENT: Il y a quelques jours—c'était dimanche dernier—j'ai eu la bonne fortune d'assister à une réunion convoquée sous les auspices des unions nationales catholiques, dans la cité de Québec. Environ 3,000 personnes ont assisté à cette assemblée qui s'est tenue dans la salle du marché; un grand nombre n'a pu trouver place dans la salle. Cette foule s'était réunie pour entendre un membre très éminent du cler-

gé, l'abbé de Poncheville. Il a parlé à cette réunion des unions ouvrières catholiques, et je dois dire que son discours m'a grandement impressionné, et il en fut de même, je pense, de tous les auditeurs présents. A-t-il dit quelque chose contre d'autres unions ouvrières? Non. A-t-il dit, en particulier, quelque chose en faveur des unions catholiques? C'est possible. En quittant la salle, je me suis demandé: Comment allons-nous faire face à l'état de choses actuel, eu égard à ce que le ministre du Travail, l'honorable Gideon Robertson, nous avait dit, quelques jours auparavant? Sur le point de partir pour Ottawa, le lendemain, à ma très grande surprise, je reçus de membres d'autres unions ouvrières le texte d'un vœu dont je vais communiquer une partie à la Chambre et dont la teneur était en parfaite contradiction avec ce que j'avais entendu, à l'assemblée de la veille. Il s'agit d'un vœu de l'union typographique de Québec, n° 302, qui est ainsi conçu:

Et considérant que cette union a pris connaissance de l'attitude prise par l'hon. Gideon Robertson, ministre du Travail, à l'égard des unions nationales catholiques de cette province dans leurs efforts pour diviser les associations ouvrières duement constituées en soulevant des préjugés de religion et de race.

Monsieur l'Orateur, s'il était vrai que les unions catholiques voulussent diviser les associations ouvrières duement constituées, en soulevant des préjugés de race et de religion, en ce qui me concerne, je m'abstiendrais complètement d'appuyer une association ayant cette fin. Ce n'est pas là, je crois, le but que les unions catholiques veulent atteindre. M. l'abbé Fortin qui, lui aussi, parla dans cette circonstance, a déclaré que si les unions catholiques désiraient bénéficier des conseils du clergé, c'était leur affaire. Il ajoutait: Nous nous sommes rendus à Ottawa dans l'unique but de dire au ministre du Travail qu'advenant un congrès ouvrier ou une conférence sur des sujets ouvriers, nous voulions que les unions ouvrières catholiques, représentant au delà de 40,000 personnes, dans ce Dominion, fussent entendus. C'est tout ce que M. l'abbé Fortin a dit à cette assemblée. Il a répété, dans cette circonstance, ce qu'il avait dit à Ottawa, que c'était tout ce que les unions ouvrières catholiques essayèrent d'obtenir du Gouvernement.

Le ministre du Travail a adressé une lettre aux journaux—la *Gazette* de Montréal l'a publiée—dans laquelle il cherche à embrouiller la question, en disant que, si les unions ouvrières ne peuvent prendre part au prochain congrès, c'est parce qu'elles sont catholiques.

Le lendemain ou le surlendemain, une autre lettre fut publiée par le même ministre, mais où il ne s'avançait pas autant. C'est notre espoir qu'on accordera à ces associations de la province de Québec, quel que soit leur caractère, qu'elles soient ou non conseillées par des prêtres ou par des avocats, le même droit d'être entendue par le département du Travail que celui dont jouit toute autre union du Canada. Il y a environ 40,000 ouvriers dans ces unions catholiques, et l'on devrait leur fournir l'avantage d'exposer leurs vues à n'importe quelle conférence tenue sous la direction du ministre du Travail. Je ne discuterai pas plus longtemps ce sujet, car l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) l'a débattu sous tous ses aspects. Je suis heureux de souscrire à tout ce qu'il a dit à cet égard. J'ai confiance que le Gouvernement, étudiant attentivement les arguments apportés par l'honorable député et tenant compte des opinions exprimées par quelques-uns d'entre nous, prendra les mesures voulues pour assurer à ces unions ouvrières catholiques le droit d'être entendues par le département du Travail.

M. PROULX: Il me semble que le département du Travail fait une distinction injuste envers les unions nationales catholiques. Il y eut une conférence ouvrière, au mois de septembre 1919, à laquelle ces unions auraient voulu être représentées, mais on leur refusa ce privilège. Elles poursuivent un certain but, dans ce pays, et le département du Travail ne devrait pas suivre une politique contraire aux intérêts d'aucune union ouvrière, quelles que soient les croyances religieuses de ses membres.

Ces unions catholiques veulent se faire représenter à une autre conférence du travail, et le ministre du Travail ne leur en reconnaît pas le droit. Pourquoi? Ces ouvriers, au nombre d'environ 40,000 ne sont-ils pas citoyens du Canada? Il n'y a aucune raison pour les empêcher de participer à une conférence organisée sous les auspices du département du Travail. Je tiens à faire insérer dans le compte rendu des débats, l'opinion d'un homme bien connu dans le monde ouvrier, qui a acquis une grande expérience dans les questions du travail au Canada depuis trente ans. Il n'est pas catholique; c'est un protestant du nom de A. A. Wright. Voici la lettre qu'il adressait de Montréal, 9, Victoria Square, en date du 1er avril, au sujet des unions nationales catholiques:

Au rédacteur en chef de la *Gazette*:

Monsieur le rédacteur,—J'ai lu, hier, avec beaucoup d'intérêt votre excellente critique au sujet de l'attitude prise par le ministre du Travail, telle qu'énoncée dans sa lettre publiée dans le même numéro du journal. Je dois vous dire que pendant trente ans à venir jusqu'au mois de mars 1917, j'ai été en contact avec des ouvriers non syndiqués dans l'industrie forestière de la province d'Ontario. Pendant cette période, les rapports entre employeurs et employés furent toujours excellents; la plus parfaite harmonie n'a cessé de régner entre eux, grâce à l'absence d'agitateurs à solde. Depuis le mois de mars 1917 jusqu'à ce jour, j'ai eu affaires avec plusieurs maisons depuis Port-Arthur jusqu'à Halifax, entre autres, pendant les deux premières années avec les chantiers navals de Port-Arthur à Québec qui construisent des bateaux patrouilleurs pour l'amirauté anglaise sous la direction du département naval du Canada. C'est la première fois que je venais en contact avec les organisateurs et les chefs ouvriers de la fédération des métiers de la métallurgie, affiliée aux syndicats internationaux qui sont responsables de tout le malaise qui règne dans les cercles ouvriers. C'est aussi la première fois que je venais en contact avec l'association des ouvriers catholiques de la province de Québec.

Je ne suis point chargé de défendre le clergé catholique, ni l'association des ouvriers de cette religion, mais je dois avouer, d'après l'expérience que j'en ai, que si j'avais à choisir entre l'union catholique et les chefs des unions internationales, je préférerais de beaucoup avoir affaire aux unions catholiques et pour les raisons suivantes: Les dirigeants et les conseillers de l'union des ouvriers catholiques enseignent aux travailleurs à vivre suivant les doctrines de la religion chrétienne et à fournir une somme de travail raisonnable en échange d'une juste rémunération. Ils leur font comprendre que seuls peuvent donner de l'emploi ceux qui savent utiliser d'une façon intelligente les économies du peuple pour fabriquer ce dont l'humanité a besoin, qu'ils ne peuvent faire plus que rétribuer le mieux possible leurs employés après avoir tenu compte du prix de la matière première, des frais d'administration et d'un bénéfice raisonnable; la différence entre cela et la valeur des articles fabriqués est tout ce dont ils peuvent disposer pour la rétribution de la main-d'œuvre.

D'autre part, les unions internationales apprennent à leurs membres que le capitaliste est l'ennemi de l'ouvrier dont il exploite les services pour accumuler des richesses et auquel il ne donne pas une juste part de ce qu'il produit. Ces unions internationales, par la bouche de leurs dirigeants, admettent bien que l'ouvrier doit fournir une somme raisonnable de travail pour le salaire qu'on lui donne, et, quand elles réclament la journée de huit heures, promettent de fournir autant de travail dans ces huit heures que dans dix. Au lieu de cela, j'ai remarqué dans les industries avec lesquelles j'ai été en rapport, que les ouvriers ont fourni, à venir jusqu'à ces derniers mois, la moitié moins de travail en huit heures qu'ils n'en fournissaient auparavant en dix heures, parce qu'on leur disait privément et parfois publiquement que moins ils travailleraient, plus ils auraient de travail, ce qui améliorerait le sort de la classe ouvrière. Plusieurs ouvriers à qui je demandais pourquoi ils faisaient partie d'un syndicat puisqu'ils étaient assez habiles pour que les employeurs se disputent leurs services, m'ont répondu qu'ils étaient pratiquement obligés d'en faire partie, parce qu'il y a une minorité agressive qui, grâce à ses menées secrètes avec les contremaîtres ou autrement, réussirait à les faire mettre dehors s'ils encouraient l'inimitié des unions et refusaient de se joindre à elles. Il est absolument essentiel à l'existence d'un syndicat qu'il ait dans ses rangs un certain nombre d'ouvriers spécialisés, car autrement le syndicat ne pourrait pas exister et ce sont eux qui permettent aux indifférents ou aux indésirables de se procurer un emploi ou de conserver celui qu'ils ont.

On peut dire sans craite que 80 p. 100 des membres des unions ouvrières sont des gens honnêtes, consciencieux et respecteueux des lois qui ne pensent guère à faire de l'agitation, et que sur les 20 p. 100 qui restent, il y en a à peine 5 p. 100 qui sont ce qu'on peut appeler réellement des citoyens pas désirables. Etant donné que les ouvriers syndiqués, affiliés à ces unions internationales n'englobent probablement pas plus de 20 p. 100 de l'ensemble des ouvriers du Canada et des Etats-Unis, il évident que le Gouvernement et le public prêtent beaucoup trop d'attention à tous ces soi-disant chefs ouvriers, qui s'arrogent le droit de dicter le Gouvernement, par la voie des journaux et dans les assemblée publiques, les volontés de la classe ouvrière. On devrait les ignorer complètement, car si ce pays-ci, comme tous les autres pays, veut prospérer, son Gouvernement, qui est élu par le peuple, ne doit adopter que des lois devant profiter à l'ensemble de la nation, au lieu de céder à une minorité bruyante et adopter des mesures qui ne profitent qu'à quelques-uns au détriment de la masse.

Quand on compare les doctrines enseignées par les unions catholiques et celles des unions internationales, on comprend pourquoi beaucoup d'employeurs, après mûre réflexion, refusent de signer aucune convention avec les chefs des unions internationales, et se contentent de conclure des accords avec les gens qui veulent bien travailler pour eux, qui tiennent leurs engagements et fournissent une somme de travail raisonnnable en échange de la plus haute rétribution que l'employeur peu leur accorder.

A. A. WRIGHT,
9, Victoria Square.

Montréal, le 1er avril 1921.

Or, monsieur l'Orateur, depuis que l'union internationale conduit une campagne agressive contre l'union catholique, j'ai toujours été d'avis que celle-là voulait détruire le mouvement entrepris par celle-ci. Elle a vu que, dans la province de Québec l'union nationale catholique observait les principes de la religion chrétienne en faisant des arrangements avec les patrons et en respectant ces arrangements. Au cours des dernières années, vous n'avez pas vu de grèves qui vaillent la peine dans la province de Québec et celles qui s'y sont produites ont été réglées en peu de temps. La province de Québec n'a pas été témoin de grandes grèves comme celles qui se sont produites dans l'Ouest. Les membres de l'union catholique ne font pas partie du "One big union". Néanmoins, le ministre du Travail croit devoir faire exception con-

tre eux et je crois qu'en agissant ainsi ce ministre suit les ordres des chefs du congrès des métiers et du travail.

Je ne crois pas que le ministre du Travail ait écrit la lettre qui nous a été lue ici, je ne pense pas qu'il ait eu le temps de le faire. Je crois que la lettre a été rédigée par MM. Tom Moore et P. M. Draper, respectivement président et secrétaire du congrès des métiers et du travail. Le ministre prend fait et cause pour ces messieurs et je prétends qu'il agit injustement vis-à-vis de l'union catholique. Les membres de cette union sont au nombre de plus de 40,000. Ce sont de paisibles citoyens, désireux d'éviter les grèves et de coopérer avec les patrons. On nous a beaucoup parlé ces années passées de la nécessité qui existe pour les employeurs et les employés de coopérer entre eux, et la paix industrielle est impossible sans cette coopération. Or, le premier principe de l'union catholique nationale est d'amener une coopération dans ce sens et elle fait tout au monde pour mettre ce principe en pratique. Si les patrons qui ont fait des arrangements avec l'union nationale pouvaient être interrogés par un comité de la Chambre on verrait que tous ces patrons sont parfaitement satisfaits.

La *Gazette* de Montréal est un journal très important, celui peut-être dont l'influence est la plus grande au pays et, quand elle traite cette question, elle sait ce dont elle parle. Ce journal déclare qu'on ne devrait pas faire d'exception défavorable à l'union catholique nationale et qu'elle devrait être représentée à toute conférence du travail tenue en Canada, surtout quand les dépenses de cette conférence sont payées à même le trésor. Je demande si l'union internationale a plus de droit que l'union catholique nationale de venir devant le Parlement et de demander que les fonds publics soient consacrés aux dépenses de ses congrès? Si les dépenses de ce congrès sont payées à même le trésor, pourquoi l'union catholique n'y serait-elle pas représentée? Mon honorable ami de Québec-Est (M. Lapointe) avait parfaitement raison d'accompagner la délégation qui s'est présentée devant le ministre du Travail pour demander que ce ministre reconnaisse l'union catholique nationale. J'espère que le premier ministre reconsidérera la décision prise dans cette affaire et j'en appelle au ministre de la Justice qui représente la province de Québec à la Chambre pour obtenir justice en sa faveur et voir à ce qu'on leur accorde le droit d'être représentée à la conférence ouvrière qui se tiendra ici. Je fais cet apel comptant que le ministre de la Justice emploiera son influence pour remédier à l'injustice faite à cette association.

M. LAVIGUEUR: Avec la permission de la Chambre, je dirai quelques mots à ce sujet. Je n'ai pas l'intention de discuter la question longuement parce que mon honorable ami de Québec-Est (M. Lapointe) a su mettre habilement tous les faits devant la Chambre et qu'il y a été aidé par mon honorable ami de Québec-Ouest (M. Parent). Cependant, je désire affirmer que j'appuie complètement tout ce qui a été dit par ces honorables députés. La manière dont on a traité 40,000 des ouvriers les plus paisibles et les plus honorables de la province de Québec est une insulte à notre race—ce n'est pas seulement une insulte aux classes ouvrières de cette province, mais aussi une insulte à notre race et à notre religion. Au cours de nombreuses années, il m'a été donné d'observer le travail accompli par l'union catholique nationale dans la ville de Québec. J'ai eu l'honneur et le plaisir de connaître ses principaux dignitaires et, en plusieurs occasions, j'ai eu la bonne fortune de me rencontrer avce eux pour discuter les questions ouvrières dans la ville de Québec, non seulement durant la guerre, mais subséquement. Les membres de l'union catholique nationale comptent parmi les citoyens les plus honorables et les plus dignes que nous ayons. A Québec même, il ne s'est produit aucun trouble ouvrier durant la guerre et après grâce à la conduite digne d'éloges de l'union catholique nationale.

Dans la ville de Québec, pendant et après la guerre, il n'y a jamais eu de difficultés ouvrières par suite de la ligne de conduite digne d'éloge de l'union catholique nationale, sans parler de l'union internationale dont les membres ont aussi fait de bon travail dans l'intérêt du commerce et de l'industrie du pays. Dans ces circonstances, je ne pourrais pas laisser passer l'occasion de dire que j'approuve toutes les paroles de mon honorable collègue qui siège de ce côté et j'aurais été vraiment très heureux de voter pour une résolution demandant que le ministre du Travail donne sa démission de membre du cabinet. Le ministre du Travail n'a pas de mandat du peuple, il est simplement responsable au Gouvernement et je répète que par sa conduite dans cette affaire il a insulté le peuple.

L'hon. W. S. FIELDING: Je désire poser une simple question. Aussi je regrette

que le premier ministre ne soit pas présent. Quand il parlait cet après-midi, j'avais envie de faire ma question, mais je n'ai pas voulu l'interrompre. En la posant maintenant je demande seulement un renseignement. J'ai compris que le premier ministre disait que la conférence projetée ne serait pas une conférence générale du travail, mais une conférence de deux groupes—un représentant les ouvriers et l'autre les patrons des métiers du bâtiment. Je crois que c'est bien cela. Le premier ministre a dit en outre que le ministre du Travail ne pouvait pas admettre d'autres parties à la conférence. Cela est aussi exact. Alors la question suivante se pose: Si deux groupes d'hommes désirent avoir une conférence, pourquoi introduisent-ils le ministre du Travail dans l'affaire? Pourquoi viennent-ils lui demander son opinion? Il y a des conférences toutes les semaines dans tout le Canada entre patrons et ouvriers, mais pourquoi le ministre du Travail est-il mêlé à cette désagréable affaire? Peut-être que le ministre de la Justice pourra répondre à la question.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Avant que le ministre de la Justice réponde à la question, je dois rappeler à l'honorable député qu'il a épuisé son droit de parler et que s'il désire poser d'autres questions, il ferait mieux de les poser maintenant.

L'hon. M. FIELDING: Je désire seulement poser une ou deux questions. J'ai déjà fait connaître la première: Pourquoi le Gouvernement a-t-il été entraîné dans cette affaire? Pourquoi ces parties n'auraient-elles pas pu avoir une conférence, sans mêler le ministre à la controverse? Elles n'ont pas besoin de sa permission. Cette confiance n'est pas différente de toute autre qui a trait à une question ouvrière dans un endroit quelconque du Canada, et je ne peux pas comprendre pourquoi le ministre du Travail et le Gouvernement sont entraînés dans cette désagréable affaire.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, si je comprends la position, ce serait celle-ci: Un corps représentant un grand nombre d'ouvriers des métiers du bâtiment et un autre corps représentant les patrons également des métiers du bâtiment sont arrivés à cette entente qu'en vue de régler des difficultés actuelles ou de prévenir celles qui pourraient se présenter à l'avenir dans leurs relations, il serait désirable d'avoir une conférence. Ils ont demandé, à ce que je comprends que le ministre du Travail leur fournisse un fonctionnaire de son département qui serait président de cette conférence et qui dans un sens aiderait les parties à s'entendre.

L'hon. M. FIELDING: Ne pourraient-elles pas s'entendre?

Le très hon. M. DOHERTY: Elles auraient certainement pu le faire si elles l'avaient jugé à propos. Mais, comme l'a fait remarquer cet après-midi l'honorable député de Québec-Est — et je crois qu'il a lu la loi — la fonction pour laquelle existe le département du Travail est de faire tout en son pouvoir pour accorder les employeurs et les employés de façon à assurer la paix et la concorde dans nos industries. Que ces messieurs qui désirent avoir la conférence aient tort ou raison de croire qu'elle amènerait la concorde entre eux, ils ont demandé ce qu'ils ont pensé devoir leur être utile et le ministre du Travail désirant satisfaire un semblable désir de coopération a consenti à ce qu'un fonctionnaire de son département préside la conférence et lance des invitations. Je ne suis pas prêt à à dire que c'était absolument nécessaire, mais il me semble que cela rentrait dans les devoirs de la charge du ministre du Travail de satisfaire à cette requête s'il était possible de le faire. Je crois que c'est toute l'explication de l'action du département du Travail dans cette affaire.

L'hon. M. FIELDING: Et, incidemment, le Trésor paie la note.

Le très hon. M. DOHERTY: Incidemment le Gouvernement, à ce que je crois, paie les dépenses relatives à la conférence. Cependant, je laisse à cette Chambre le soin de décider si l'une des principales fonctions du ministre du Travail d'encourager ces conférences et de fournir son concours aux intéressés, du moment que ces réunions constituent un terrain de bonne entente entre patrons et ouvriers.

M. LAPOINTE: Le ministre doit prêter son concours à toutes les unions ouvrières indistinctement.

Le très hon. M. DOHERTY: Certainement. Lorsque des associations particulières toutefois, qui représentent un grand nombre de patrons et d'ouvriers, établissent à la satisfaction du département qu'une conférence mixte serait susceptible de faire naître la bonne entente, est-ce que cela ne

vaut pas la peine pour le ministre de prêter son concours aux organisateurs et de les aider à atteindre le but visé, quand bien même ces gens ne représenteraient pas tous les patrons et tous les ouvriers du pays?

Or, voilà l'explication complète du mystère, si mystère il y a, en toute cette affaire. Et si c'est là la situation, tant que le département est disposé à prêter le même concours à n'importe quelle autre association de patrons et d'employés, l'évidence crève les yeux à mon avis qu'il ne saurait être question de passe-droit. Cependant, toute la difficulté semble provenir du fait que les requérants se sont mépris sur la nature de la conférence qui doit avoir lieu. Quelqu'un a fait observer, au cours du présent débat, que je connais l'opinion des gens qui font partie des unions nationales. En effet, je le suis et je crois que ce sont des gens raisonnables; ils ne cherchent nullement à soulever des difficultés et j'incline à croire que s'ils avaient su qu'ils demandaient d'être représentés, non pas à une conférence générale des ouvriers mais à une conférence particulière entre deux associations dont ils ne font pas partie, ils se seraient rendu compte qu'ils n'ont pas été victimes d'un acte de partialité et que le Gouvernement n'a pas commis à leur égard l'injustice qu'ils lui reprochent en compagnie du représentant de Québec-Est. Quand les membres des unions nationales se rendront compte du malentendu dont ils ont été victimes, j'ai la conviction qu'ils reconnaîtront sans la moindre hésitation que le Gouvernement n'a jamais refusé de les reconnaître et n'a pas commis d'injustice à leur égard. Les bonnes dispositions du département du Travail envers les unions nationales sont évidentes, puisque le ministre leur a offert ses bons offices au cas où elles jugeraient qu'une conférence mixte entre patrons et ouvriers serait susceptible de produire la bonne entente et l'harmonie.

Il ne saurait exister de divergence d'opinion appréciable à mon avis quant aux principes qui devraient régir les relations du département du Travail avec les organisations ouvrières. Le très honorable premier ministre (M. Meighen) s'est trouvé en mesure d'approuver les principes qu'a énoncés l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe).

Toute l'affaire se résume à un malentendu. On a cru que le ministre avait violé ces principes ou qu'il entendait écarter la demande des unions nationales, qui a soulevé cette question. Certes, le représentant de Québec-Est l'a fait observer, toute la correspondance qu'il a citée est susceptible de soulever des questions de pure théorie au sujet desquelles les gens peuvent différer d'opinion de bonne foi, puisque chacun a droit à ses propres opinions et libre d'agir à sa guise, tant qu'il se tient dans les limites de la loi. Or, le ministre du Travail, comme chacun de nous, a formé son opinion relativement à ces problèmes abstraits, que nous ne sommes pas tenus de discuter ni de régler pour l'instant.

M. LAPOINTE: Puis-je poser une question à mon très honorable ami?

Le très hon. M. DOHERTY: Certainement.

M. LAPOINTE: Est-il prêt à accepter la responsabilité des assertions formulées par le ministre du Travail dans la lettre qu'il a écrite à la *Gazette* de Montréal?

Le très hon. M. DOHERTY: Je faisais justement observer que je ne suis responsable en rien des opinions du ministre du Travail sur ces questions de pure théorie. J'assume la responsabilité des actes administratifs accomplis par le Gouvernement; or dans le cas particulier en discussion, et à la lumière des explications qu'a données le premier ministre, je ne crois pas que personne ait le droit de nous jeter le blâme.

Il existe nombre de problèmes abstraits, c'est évident, qui ne réclament pas l'intervention du Gouvernement et que je ne verrais peut-être pas du même œil que mon ami le ministre du Travail ou d'autres de mes collègues. Cependant, il n'est pas nécessaire que nous soyons tous du même avis sur ces questions. Dans un pays comme le nôtre, il surgit nombre de problèmes, au sujet desquels les avis sont partagés. Or le devoir d'un patriote, c'est de respecter la liberté de son prochain et de lui permettre de professer les opinions qu'il préfère et d'agir à sa guise, du moment qu'il se tient dans les limites de la loi. Je le répète, il ne s'agit pas d'une divergence d'opinion appréciable en toute cette affaire. Cependant, il ne sert de rien d'essayer de régler certaines questions lorsque nous avons tous l'intime conviction que nos efforts seront inutiles.

Apprenons au reste à respecter les opinions les uns des autres, à respecter le droit de chacun, de se faire une opinion à lui sur de semblables problèmes, à respecter le droit de chacun, d'agir consciencieusement d'après sa propre opinion dans les limites de la loi, et nous nous en trouverons beaucoup mieux. C'est un service

important que l'honorable député de Québec-Est aura rendu s'il a réussi à démontrer que, dans la circonstance, on ne refusait pas de reconnaître la légitimité d'une association à cause de la croyance religieuse de ses membres. Voilà ce qui était bon d'établir.

Quant à la décision prise et quand à cette conférence, il est, je crois, non moins évident qu'il n'y a lieu à aucune critique. Au reste, ne pouvons-nous pas espérer qu'après ce débat, nous nous rendrons peut-être mieux compte que jamais de l'opportunité de reconnaître à chacun le droit à ses opinions, le droit d'agir consciencieusement d'après l'opinion que chacun peut avoir.

M. LAPOINTE: J'espère que le ministre du Travail acceptera cette doctrine.

L'hon. M. BELAND: Monsieur l'Orateur, avec toute la déférence et le respect dûs au très honorable ministre de la Justice (M. Doherty), je dois dire que, malgré ses explications, je ne vois pas plus clair dans cette affaire qu'avant six heures. Après avoir écouté attentivement l'habile discours du député de Québec-Est (M. Lapointe), j'avais conclu qu'un congrès ou une conférence du travail devait être tenue au Canada sous les auspices du ministre du Travail (M. Robertson) au cours du mois de mai prochain, et que ce devait être un congrès, une conférence générale, universelle. Si tel est le cas, l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) a eu parfaitement raison de dire que les unions ouvrières canadiennes auraient dû toutes être invitées à prendre part à cette conférence. Voici cependant que le très honorable premier ministre nous arrive avec cette assertion que la conférence dont il s'agit va être d'employeurs et d'employés d'une industrie particulière, celle du bâtiment. S'il en est ainsi, je ne vois pas la nécessité d'inviter les unions mentionnées cet après-midi, quoique, comme l'a admis le premier ministre lui-même, un grand nombre de personnes engagées dans quelque industrie du bâtiment soient membres des unions nationales, dites catholiques.

Même au cas où, sur les 39,000 membres de la fédération ouvrière nationale, il n'y en aurait que mille qui fussent engagés dans l'industrie du bâtiment ils devraient être représentés à cette conférence.

Le très hon. M. DOHERTY: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui dirai qu'il ne me paraît pas avoir bien compris les remarques du premier ministre. Ce devait être une conférence entre certaine association d'employeurs et certaines associations d'ouvriers appartenant à quelque industrie du bâtiment, une conférence de certains corps distincts, non point une conférence générale, même de toutes les industries du bâtiment.

L'hon. M. BELAND: Tout ce que je puis dire, c'est que je n'interprète pas absolument les paroles du premier ministre comme le fait le ministre de la Justice. Si j'ai bien suivi le premier ministre, et je pense l'avoir fait, cette conférence a lieu entre une association particulière d'employeurs et une association particulière d'employés de la même industrie, en vue d'établir par tout le Canada des conseils industriels, non seulement dans l'industrie du bâtiment, mais dans toutes. S'il n'en est pas ainsi, pourquoi le congrès des métiers et du travail du Canada se donne-t-il tant de mal? La conclusion, c'est qu'il s'agit d'une conférence ouvrière nationale canadienne, dont l'objet, clairement formulé, est d'établir pour toutes industries du Canada des conseils comme il en existe pour les patrons et les employés de l'industrie du bâtiment. S'il en est ainsi, quel motif peut-on avoir de refuser d'admettre à cette conférence certaines unions ouvrières qui peuvent n'être pas internationales de leur nature? Quel peut bien être le motif sérieux que l'on pourrait avoir pour refuser d'admettre à cette conférence quelque union ouvrière organisée et fonctionnant d'accord avec les lois du pays. Pour ma part, je n'en vois aucun. Je répète que, si le premier ministre déclare qu'à la demande d'une association particulière d'employeurs et d'une association d'employés du même genre d'industrie, il aurait à convoquer une conférence à Ottawa pour une discussion d'affaires relatives à deux groupes seulement, c'est là autre chose. Mais ce n'est pas ainsi que je l'entends. Je crois que la conférence aura un caractère national, qu'elle sera universelle dans son but, qui est d'établir des conseils industriels dans toutes les industries canadiennes. Si tel est le cas, le ministre et le Gouvernement ont tort d'opposer un refus aux unions qui demandent qu'on leur permette de participer à cette conférence.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

Chemins de fer et Canaux. Appointements et dépenses casuelles, $230,025.

L'hon. M. FIELDING: Le premier ministre ayant donné avis d'une enquête sous

une autre forme au sujet des chemins de fer, il vaudrait peut-être mieux différer d'une couple de jours l'étude de ce crédit. Il est vrai qu'on nous a prévenus, hier soir, de la présentation de ce budget, mais comme il doit faire plus tard, l'objet d'une discussion générale, nous éviterions peut-être des redites inutiles en en retardant l'étude jusqu'alors.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Obligé de s'absenter, le premier ministre a dû ajourner la présentation du budget relatif au ministère du Travail. Je pourrais m'occuper des frais de gestion et de quelques autres item peu susceptibles d'objection. Certains députés désireraient aussi des renseignements concernant le budget des chemins de fer.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre peut probablement faire un peu de travail pourvu qu'il nous promette de ne pas siéger trop tard.

M. PARENT: Quels sont, en général, les salaires des agents des diverses stations de la ligne?

M. le PRESIDENT: Avant qu'il ne soit répondu à cette question et que d'autres questions de même nature ne soient posées, je dirai qu'il vaudrait probablement mieux ajourner ces investigations jusqu'à ce qu'il s'agisse de l'item principal concernant l'administration des chemins de fer nationaux. Je puis en dire autant du service extérieur ou de la commission, on ne saurait en parler au sujet des crédits concernant les employés du ministère à Ottawa.

L'hon. M. REID: Durant le dernier exercice il y avait 104 employés et leurs appointements ont représenté un total de $208,204.91. Pour le prochain exercice le personnel sera réduit à 95 et nous ne demandons que $201,425 pour payer ses appointements.

M. CANNON: Quels emplois a-t-on abolis?

L'hon. M. REID: On trouve, à la page 96 du budget, les détails concernant chaque fonctionnaire. L'honorable député devra y chercher l'indication des emplois abolis, car ils ne figurent pas dans la liste de 1921-1922.

M. CANNON: Qui a décidé d'abolir ces emplois?

L'hon. M. REID: Il en est que nous avons abolis sur avis du sous-ministre approuvé par la commission du service civil. Ainsi, après la construction du pont de Québec, nous n'avions plus besoin du personnel placé sous les ordres de M. Monsarrat et nous l'avons employé à des travaux de chemins de fer, ce qui a déterminé l'abolition de quatre ou cinq positions. Le ministère du Commerce nous a enlevé certains employés du département des statistiques, comme l'honorable député pourra le voir à la page 96, sous la rubrique de "Commis en chef des statistiques".

M. CANNON: Si M. Monsarrat travaillait au pont de Québec, ne faisait-il pas partie du service extérieur?

L'hon. M. REID: Oui. Nous l'avons transféré ici après que le pont de Québec eut été construit.

M. CANNON: Ces changements ont été effectués sur avis du sous-ministre appuyé par la commission du service civil?

L'hon. M. REID: Oui.

M. CANNON: Alors, c'est la commission du service civil et non le ministre ni le sous-ministre qui décide si le personnel sera augmenté ou réduit?

L'hon. M. REID: Le sous-ministre doit avoir l'approbation de la commission du service civil.

M. CANNON: Par rapport au service intérieur. En est-il ainsi par rapport au service extérieur?

L'hon. M. REID: Oui, exactement.

M. CANNON: Et c'est à l'administration des chemins de fer de voir aux employés de chemins de fer?

L'hon. M. REID: Lorsque le parlement a établi la loi du service civil, les chemins de fer n'ont pas été assujétis à la commission.

M. CANNON: Pourquoi avons-nous un ministre, si celui-ci n'a pas d'autorité sur le service intérieur de son département ni sur le service extérieur ou sur les employés des différents chemins de fer?

M. LAPOINTE: Quelles sont les fonctions du ministre?

L'hon. M. FIELDING: Vu la grande partie du département de mon honorable ami qui est passée sous les ordres du conseil d'administration à Toronto, il doit y avoir beaucoup moins de besogne qu'anciennement dans son département. Cette année et l'an dernier, la diminution du nombre des employés n'a pas été très forte, mais la diminution pendant les années antérieures a pu correspondre à la diminution de la besogne. Le personnel a-t-il di-

minué à Ottawa par suite du gros volume d'affaires qui a été transféré à Toronto?

L'hon. M. REID: Je ne puis dire qu'il y ait eu beaucoup de diminution. Avant que les voies ferrées de l'Etat eussent été confiées à l'administration du réseau des chemins de fer nationaux canadiens, les travaux qui s'y rapportaient s'accomplissaient en grande partie à Moncton; de sorte que la besogne a simplement passé de Moncton à l'administration des chemins de fer nationaux, en ce qui concerne le département des Chemins de fer. Le réseau ayant été agrandi par l'acquisition du Nord-Canadien, il y a plus de correspondance et plus d'ouvrage.

M. LAPOINTE: Je remarque que l'an dernier il y avait quatre sténographes principaux, et qu'il y en a dix cette année. D'un autre côté, il y avait quatorze simples sténographes l'an dernier, comparativement à huit cette année. De quelle manière, tant de simples sténographes sont-ils devenus sténographes principaux avec une augmentation d'appointements?

L'hon. M. REID: L'augmentation est attribuable au nouveau classement opéré par la commission du service civil.

M. LAPOINTE: Je pensais que le nouveau classement avait pour objet de diminuer les appointements.

L'hon. M. REID: Il les a augmentés.

M. PARENT: Quelles sont les attributions de l'ingénieur hydraulique?

L'hon. M. REID: Il doit faire tous les travaux de génie se rapportant aux canaux, par exemple, au canal Welland et aux canaux du Saint-Laurent.

M. PARENT: Doit-il s'occuper des forces hydrauliques?

L'hon. M. REID: Oui, et de tous les travaux relatifs aux canaux.

M. PARENT: A-t-il affaire à fournir de l'eau aux locomotives et autres besognes semblables?

L'hon. M. REID: Non.

M. DUFF: Le ministre veut-il dire pourquoi le traitement de l'ingénieur en chef a été porté de six à huit mille dollars?

L'hon. M. REID: C'est là une faute d'impression, et mon intention est de proposer que le crédit soit diminué de $2,000.

M. LAPOINTE: Je m'aperçois qu'il y a trois secrétaires de régisseurs. Quels sont les régisseurs au département des chemins de fer et quelles sont leurs attributions?

L'hon. M. REID: Le sous-ministre a un secrétaire, ainsi que l'ingénieur en chef et le contrôleur. La commission du service civil a ainsi classé ces emplois.

M. CANNON: Je vois qu'on nous demande de voter le traitement d'un avocat et d'un conseiller, et plus bas je découvre "un avocat adjoint". Je suis fort surpris que le département ait ces fonctionnaires, car je crois savoir que nous avons pris le personnel du contieux d'au moins trois voies ferrées. Si je comprends bien, ce personnel est encore à l'œuvre, et, chose étrange, quelques-uns de ses membres font la lutte au ministère, mais néanmoins, nous sommes censés payer les frais. Puisque nous avons tous ces avocats, pourquoi le département retient-il un conseiller, ou bien si le conseiller du département est compétent, comme je l'espère, pourquoi ne renvoie-t-on pas les autres. L'heure d'économiser rigoureusement a sonné. Les années passées, le ministre s'adressait au Parlement et, grâce à ses manières engageantes, il obtenait ses crédits sans grand'peine; cependant, je ne pense pas que cette année, même son sourire aimable lui permette de faire adopter son budget aussi aisément, vu la grave situation où le pays se trouve relativement aux voies ferrées.

De plus, je ne crois pas raisonnable que le ministre cherche à s'embusquer derrière la commission du service civil.

Chaque fois qu'on lui demande des renseignements au sujet des appointements de ces fonctionnaires, le ministre répond: "Cela a été fait par la commission du service civil." Or, le ministre est responsable ou bien il ne l'est pas. Dans le premier cas, c'est lui qui doit nous fournir des éclaircissements. S'il n'est pas responsable, il ne devrait pas être à son poste. J'aimerais qu'il nous donnât des précisions sur le personnel du contentieux de son département.

L'hon. M. REID: Nous avons au département un avocat et un avocat adjoint. Une grande partie de leur temps est prise par la rédaction des baux et des marchés, ainsi que d'autres travaux de cette nature. Il y a beaucoup à faire au ministère. Des causes très importantes qui doivent être soumises aux tribunaux sont référées au ministère de la Justice après que notre département a préparé un dossier. Ces causes importantes qui viennent devant les tribunaux ne sont pas confiées à notre propre

avocat. Nous avons toujours eu au département un avocat pour la besogne administrative, et je puis affirmer à l'honorable député qu'il y a assez à faire pour l'occuper tout le temps.

M. CANNON: Ceux qui se trouvent au ministère rédigent les actes, n'est-ce pas?

L'hon. M. REID: Ainsi que les conventions et les marchés.

M. CANNON: Je ne pense pas que le ministre puisse soutenir sérieusement que celui qu'on nomme premier avocat du département et l'avocat adjoint s'occupent simplement de la rédaction des actes. Je connais un peu la besogne des avocats et ce qui a trait aux actes. Nous n'avons pas besoin d'un premier avocat pour rédiger les actes, parce que c'est une affaire courante. Le ministre disait tantôt que la plupart des affaires contentieuses de son département sont renvoyées au ministère de la Justice dont les employés se chargent de ces affaires en apparence.

L'hon. M. REID: Mais non. J'ai dit que certaines causes étaient renvoyées au département de la Justice, qui est le conseiller de tous les autres départements administratifs.

M. CANNON: Dans ce cas, pourquoi renvoie-t-on ces affaires au département de la Justice, puisqu'elles sont réglées par le ministre des Chemins de fer et des Canaux?

L'hon. M. REID: Le dossier est préparé par l'avocat de notre département qui connaît l'affaire; cependant, lorsqu'il s'agit d'une cause très importante, elle peut être soumise au département de la Justice, qui rend une décision finale. Celui qui accomplit cette besogne a droit au titre d'avocat.

M. CANNON: Cet employé n'occupe pas devant les tribunaux?

L'hon. M. REID: Il est là pour aider à l'avocat qui occupe pour le ministère. Il prépare le dossier.

M. CANNON: Lorsque les affaires viennent devant la cour, le ministre de la Justice choisit l'avocat, n'est-ce pas?

L'hon. M. REID: Mais l'avocat de notre département prépare toute la cause et il aide devant le tribunal à l'avocat choisi au dehors. Il survient de temps à autre plusieurs affaires qui doivent être soumises à une cour de justice.

M. CANNON: Dans ce cas, si l'avocat du département fait tous les travaux préliminaires, pourquoi ne se rend-il pas à la cour et ne dispense-t-il pas le département des frais d'un autre avocat?

L'hon. M. REID: L'honorable député sait que l'avocat qui occupe dans les causes soumises à la cour d'échiquier ou à la cour suprême est d'ordinaire une personne qui a acquis de l'expérience devant ces tribunaux. Règle générale, ceux-là exigent de gros honoraires. Le traitement de notre avocat est de $5,000. On ne pourrait pas s'attendre qu'un homme qui touche ce traitement ait la même expérience qu'un avocat qui plaide des causes importantes dans lesquelles une grosse somme d'argent est en jeu.

M. CANNON: Si, au dire du ministre, l'avocat du département n'a pas assez d'habileté pour se présenter devant le tribunal...

L'hon. M. REID: Il s'y présente.

M. CANNON: Pourtant, le ministre disait tantôt qu'il nous fallait retenir un avocat du dehors parce que son propre avocat n'avait pas assez d'expérience et ne pouvait pas se présenter devant le tribunal.

L'hon. M. REID: J'ai dit qu'il se présentait à la cour en qualité d'avocat pour aider au premier conseiller.

M. McMASTER: Je me rends bien compte qu'une grande entreprise commerciale ne peut pas être bien conduite sans l'aide d'avocats. C'est là un axiome. Mais voici ce que je veux éclaircir: la commission des chemins de fer n'exploite-t-elle pas présentement l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Oui.

M. McMASTER: Puisqu'il en est ainsi, pourquoi avons-nous un avocat qui s'occupe des affaires des chemins de fer à Ottawa, ainsi qu'un nombreux personnel d'avocats à Toronto?

M. LAPOINTE: Et à Montréal.

Une VOIX: Et à Québec.

Une VOIX: Et à Moncton.

M. McMASTER: Oui, à Montréal, Québec et Moncton.

M. PARENT: Et Toronto.

M. McMASTER: J'ai dit Toronto.

Une VOIX: Et dans Brome.

M. McMASTER: Non, pas dans Brome. Les habitants de cette circonscription sont si honnêtes, si justes, si tendres qu'ils n'ont pas de procès avec les chemins de fer. Je voudrais savoir pourquoi nous avons ce nombreux personnel à Toronto alors que nous avons des avocats à Ottawa.

L'hon. M. REID: Il y a plusieurs causes touchant l'Intercolonial que les tribunaux n'ont pas encore entendues, et il y a fort peu de temps que le Nord-Canadien a été racheté. Cependant, il est probable que, dans un avenir rapproché, nous réduirons le personnel. Il y a un certain nombre de causes relatives à l'Intercolonial qui occupent tout le temps l'avocat pour que ses brefs soient prêts. Ces causes seront bientôt entendues en cour d'échiquier.

M. FOURNIER: Le ministre dit que les avocats sont à préparer les actes. L'estimateur des terrains et son assistant sont-ils capables de s'acquitter de cette tâche.

L'hon. M. REID: Ils ne sont pas avocats. Nous avons un estimateur des terrains qui évalue les propriétés, mais il n'a rien à faire dans la rédaction des actes.

M. CANNON: Je croyais que le ministre avait dit que le principal travail de l'avocat du ministère était de rédiger ces actes.

L'hon. M. REID: C'est l'un de ses devoirs.

M. CANNON: Le ministre a dit que c'était son principal travail. Si j'en crois mon expérience professionnelle, dans ma circonscription et les environs de Québec, c'est différent. Quand le Transcontinental exproprie du terrain dans le comté de Dorchester, ou dans les circonscriptions voisines que traverse ce chemin de fer, les actes ne sont pas préparés par l'avocat du département, mais par les amis du Gouvernement. Je ferai observer au ministre que certains de ceux qui font ce travail sont des plus paresseux. Je ne sais pas s'ils sont payés pour tout le temps qu'ils prennent à s'acquitter de leur tâche, mais je sais que, dans ma circonscription, des cultivateurs qui étaient intéressés à des expropriations ont dû attendre des mois avant d'être payés par le departement. Le ministre ne peut déclarer sincèrement que les actes sont faits par ce fonctionnaire à qui nous donnons $5,000 alors que je sais pertinemment que, dans la ville de Québec, des amis du ministère sont engagés pour ce travail. Je ne reproche pas au Gouvernement d'encourager ses amis, mais chaque fois que j'ai conseillé à l'un de mes commettants de Dorchester ou à l'un des citoyens de Québec de faire un arrangement, je me suis aperçu que le département n'a jamais commis l'erreur de les adresser à un notaire libéral. Ils sont toujours tombés sur un bon tory. Pourquoi ferions-nous des dépenses pour de l'aide du dehors, alors que nous avons ce fonctionnaire que nous payons pour rédiger des actes? Ces actes sont-ils rédigés à Ottawa, puis envoyés à ces notaires de Québec—et je suppose que c'est la même chose dans toute la province...

Une VOIX: Partout.

M. CANNON: ...sont-ils préparés à Ottawa et envoyés à ces notaires uniquement pour leur donner un peu d'argent? L'honorable ministre n'est pas en mesure de faire ces cadeaux à ses amis. Son département devrait être administré avec économie, et si nous payons à $5,000 à un fonctionnaire pour rédiger des actes, qu'il fasse son travail. Le Gouvernement devrait s'amender et faire des économies. Cependant, s'il demande l'aide professionnelle du dehors, comme il l'a fait récemment, le ministre devrait s'assurer que celui qui est chargé du travail s'en acquitte promptement et à la satisfaction de tous. Actuellement, on n'est pas satisfait. Ainsi, il y a un cas d'expropriation, dans ma circonscription, à Saint-Malachie, où une sablonnière a été acquise par le Transcontinental. Les représentants du ministère se sont rendus sur les lieux et ont fait certains arrangements, puis ont retenu les services d'un notaire de la paroisse voisine, dans la circonscription de mon honorable ami de Bellechasse (M. Fournier), M. McKenzie. Cet homme a fait, attendre les intéressés des mois et des mois.

M. PARENT: Est-ce un commissaire du recensement?

M. CANNON: Le Gouvernement, sans doute, a été tellement satisfait de son travail qu'il l'a nommé commissaire du recensement dans cette circonscription.

C'est un des plus ardents tories, et tandis que je ne blâme pas les ministres de donner de l'ouvrage à leurs amis, je crois qu'ils devraient avoir le courage de le reconnaître. Cet homme a reçu les documents pour les examiner et ils les a gardés pendant des mois en faisant attendre les cultivateurs. Or, on devrait apporter remède à cet état de choses, et si les notaires tories ne font pas leur devoir, le ministre devrait en essayer d'autres, même s'il fallait avoir recours à des libéraux pour que les fonctions soient bien remplies.

M. McMASTER: Et ils les rempliraient bien.

M. LAPOINTE: Comme les libéraux font toujours.

M. MICHAUD: Quand les chemins de fer de l'Etat étaient directement dirigés par le ministre, nous avions bien des difficultés à faire régler les réclamations contre les chemins de fer, mais il y était encore plus facile d'obtenir justice qu'il ne l'est aujourd'hui sous la direction d'une corporation. Avant le transfert de la direction des chemins de fer, je dois admettre qu'il était possible d'avoir quelque satisfaction, telle que telle; mais maintenant, inutile pour un homme de peu de moyens d'espérer obtenir le règlement d'une revendication contre les chemins de fer. Depuis environ un an, nous avons eu beaucoup de difficultés le long du chemin de fer Transcontinental. Il faut d'abord trois ou quatre mois avant d'avoir une réponse; puis un agent des réclamations se rend sur les lieux pour constater si le chemin de fer a causé quelque dommage ou non, et finalement on dit aux ayants-droit, "Il n'a pas été causé de dommage et vous pouvez instituer une action si le cœur vous en dit". Nombre de gens qui demeurent le long de la ligne n'ont pas les moyens de poursuivre les chemins de fer de l'Etat pour obtenir justice, et j'ai promis à un certain nombre de mes clients de porter les choses devant le ministre, attendu qu'il n'y a pas moyen d'arriver à la commission des chemins de fer que par la voie du ministre lui-même.

L'hon. M. REID: M. Alward était et est encore le solliciteur qui a charge de ces questions pour l'Intercolonial et le Transcontinental.

M. CANNON: Eh bien, il devrait cesser de l'être.

L'hon. M. REID: Autant que je sache, c'est un homme comme il convient. Si je me souviens bien, c'est aussi un bon libéral; tout au moins il vient du Nouveau-Brunswick.

M. DUFF: Un unioniste peut-être?

L'hon. M. REID: Non, je crois qu'il a été nommé par le regretté M. Emerson, et c'est un homme capable. J'ai compris qu'il était encore en charge et qu'il donnait satisfaction. Je crois qu'il a été transféré à Montréal. C'est M. Emerson qui l'a fait entrer dans le département, et il a été promu à Moncton par le regretté M. Cochrane. On m'a informé qu'il avait depuis été promu de Moncton à Montréal.

M. LAPOINTE: J'ai compris que mon honorable ami avait dit que ce monsieur était un fonctionnaire légiste du ministère et qu'il avait été transféré de Moncton à Montréal?

L'hon. M. REID: Oui, je le réitère, en autant que je sache, M. Alward a toutes les qualités requises. Je ne puis comprendre la cause de ces retards, lorsque le travail est géré par le même fonctionnaire.

M. MICHAUD: Demeure-t-il à Montréal?

L'hon. M. REID: Oui, il a été transféré de Moncton.

M. MICHAUD: Il demeure bien loin de son champ d'activité.

M. CANNON: Je suis tout à fait de l'avis de mon honorable ami de Madawaska (M. Michaud). Dans ma propre circonscription les commerçants font venir leurs marchandises par le Transcontinental. Le Gouvernement, pour des raisons que je ne saurais comprendre, a adopté un système étrange pour l'exploitation de son chemin de fer dans mon comté. Il y a des gares, mais, dans la plupart des cas, il n'y a pas de chef de gare, de sorte que les marchandises se perdent souvent, et conséquemment, les commerçants sont souvent obligés de porter plainte à l'administration du chemin de fer. Ces réclamations doivent être adressées à Moncton d'où elles sont envoyées ailleurs, du moins c'est ce qui se pratiquait autrefois. Souvent, nous ne savions même pas où la réclamation avait été envoyée, mais les fonctionnaires, à Moncton, disaient: "Nous avons reçu votre réclamation, et nous l'avons envoyée à qui de droit afin qu'on s'en occupe." Des semaines et des mois s'écoulaient, et souvent une année entière, sans que nous ayons de nouvelles de la réclamation. Tel a été l'état des choses jusqu'à tout dernièrement. Je le sais, car j'ai porté plainte à Moncton de la part d'un de mes commettants de Dorchester. Ce procédé est absolument insupportable. Si les ministres disaient: "Notre personnel est insuffisant, c'est pourquoi notre service n'est pas aussi bon que nous le voudrions", le comité comprendrait en quelque sorte; mais le Gouvernement emploie partout dans le pays—dans les petits centres comme dans les grands—un grand nombre d'avocats.

Certains avocats sont censés s'occuper de l'Intercolonial, certains autres, du Transcontinental, et d'autres encore, du Nord-Canadien; le Gouvernement emploie un si grand nombre d'avocats que, réellement, nous ne savons plus auquel nous adresser. Comme le fait observer l'honorable député, mon voisin, il n'est guère d'avocat conservateur de notre connaissance qui n'ait quel-

que chose à faire avec les chemins de fer de l'Etat sous une forme ou sous une autre. Je veux appeler l'attention du ministre sur un autre fait qui se relie à ce crédit. Ce qui est un très grave ennui pour la population—non seulement de la région que j'habite, mais encore de toute la province—c'est le retard qui se produit, si je suis bien renseigné, dans l'adoption de ce fameux décret du conseil qui devait donner l'existence légale à la corporation chargée de s'occuper de tout le réseau des voies ferrées de l'Etat. Ils s'ensuit que chaque chemin de fer que le Gouvernement a pris à sa charge continue à garder son en-tête séparée et distincte—chacun est une organisation séparée et distincte—c'est un autre état de choses qu'il faudrait modifier. Si j'ai une réclamation contre l'ancien chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pourquoi serais-je obligé de voir les directeurs de cette compagnie, quand le Gouvernement a pris à sa charge ce chemin de fer, il y a plusieurs années? Le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a un avocat spécial dans la ville que j'habite—je le connais—et il a d'autres avocats dans la région que le chemin traverse. Il en est ainsi à propos du chemin de fer Québec-Saguenay et de chaque voie ferrée acquise par le Gouvernement. Pourquoi ce dernier ne se décide-t-il pas une fois pour toutes à exploiter les chemins de fer nationaux d'après des principes d'affaires? Pourquoi ne réunit-il pas tous ces chemins de fer et n'a-t-il pas qu'une seule corporation? Le ministre a très souvent dit à la Chambre: "Je ne puis fournir le renseignement demandé, parce que c'est la corporation qui devrait le donner." Mais cette corporation n'existe pas; elle n'a pas d'entête légale. Par exemple, quelle autorité possède M. Hanna pour exploiter le chemin de fer du Nord-Canadien? Aucune du parlement et si ce dernier ne lui a pas conféré ces pouvoirs; de qui peut-il donc les tenir? La loi n'a pas établi de corporation pour permettre à M. Hanna et à ses associés d'exploiter les chemins de fer nationaux canadiens. Chaque chemin de fer que le Gouvernement a pris à sa charge continue de former une organisation distincte. A mon sens, ce n'est pas là une manière pratique d'administrer. Il n'est pas étonnant que nous ayons des déficits.

Quant au département en loi, le ministre peut-il soutenir, un seul instant, qu'il est sage pour le Gouvernement de retenir les services de tous ces avocats qui agissent pour ces différents chemins de fer? Dans ma propre cité, si nous avons une réclamation contre l'Intercolonial, nous devons nous adresser à un avocat; si la réclamation est contre le Nord-Canadien, il nous faut voir un autre avocat et, un troisième, si l'Intercolonial est en cause. Y a-t-il du sens commun dans tout cela? Pourquoi ne pas réunir tous ces chemins de fer et avoir un avocat ou deux, dans chaque centre important, pour s'occuper des questions de chemin de fer et ne pas retenir les services de six ou sept avocats, ainsi qu'on le fait maintenant? Il n'existe absolument pas de raison d'avoir des avocats attachés au département des Chemins de fer, parce que la besogne est faite par des avocats de chemin de fer et non par ceux dont je parle.

Le ministre a mentionné M. Alward. Je n'ai pas le plaisir de connaître ce monsieur personnellement. J'ignore s'il est ou non responsable du système en vigueur, à Moncton. S'il est aussi pratique et compétent que le ministre l'a dit, il n'est assurément pas responsable, car avec le mode d'administration en vogue, à Moncton, nous ne pouvions pas obtenir satisfaction en dépit de tous nos efforts; il nous fallait attendre des mois le règlement de réclamations pour des montants aussi minimes que $15, $25 ou $30. Il pouvait s'écouler plus d'un an et demi, avant le paiement de la réclamation. Je crois que le ministre devrait s'occuper de cette division spéciale de son département, parce qu'elle a grandement besoin d'une réforme.

M. ROBB: L'honorable député a parlé de la perte de marchandises. J'ai eu moi-même l'occasion de faire des réclamations pour des pertes de marchandises et pour des frais de transport exagérés, dans le cas de différents chemins de fer, et je n'ai jamais eu à retenir les services d'un avocat pour régler mes réclamations. En général, les compagnies de chemin de fer ont leurs préposés aux réclamations et si une réclamation est légitime, on y fait droit. Je crois que le ministre pourrait maintenant nous dire s'il y a ou non des réclamations contre le réseau national de chemin de fer et si les préposés aux réclamations font ou non leur devoir. Si chaque préposé aux réclamations fait son devoir, il ne devrait pas y avoir de nécessité pour retenir les services d'avocats pour ces sortes d'affaires.

L'hon. M. REID: Il va sans dire que les chemins de fer ont leurs préposés aux réclamations qui opèrent ces règlements sur

les divers points. Il peut se présenter des circonstances où ils sont forcés de s'adresser aux cours civiles, mais, en général, ils règlent directement toutes ces réclamations. L'honorable député a parlé de certaines expropriations de terrain et aussi . . .

M. CANNON: Et même de réclamations de marchandises pour des sommes très modiques.

L'hon. M. REID: Ces réclamations sont remises à l'agent qui est spécialement chargé de les régler. L'honorable député a demandé pourquoi nous n'avions pas réuni toutes ces lignes auxiliaires. C'est impossible. Le chemin de fer canadien du Pacifique garde intactes toutes ces lignes auxiliaires et les exploite séparément, par exemple: le chemin de fer Québec-Central et le chemin de fer de Kingston à Pembroke. C'est la même chose pour le réseau national. Le chemin de fer dont mon honorable ami a parlé fait partie du réseau du Nord-Canadien, malgré son titre de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. Le Nord-Canadien serait évidemment responsable de tout jugement rendu contre cette société auxiliaire.

L'hon. M. BELAND: Y a-t-il trois bureaux de direction, un pour le Nord-Canadien, un autre pour l'Intercolonial et un troisième pour le Transcontinental? Je comprends très bien les explications du ministre en ce qui regarde le chemin de fer Québec-Central, qui, tout en étant loué par le chemin de fer canadien du Pacifique, est administré par son propre bureau de direction. Devons-nous comprendre que chacun de ces réseaux a son bureau de direction?

L'hon. M. REID: Non. Voici ce que je voulais dire: Par exemple le Nord-Canadien a son bureau de direction et pour chacune des sociétés auxiliaires le même bureau est désigné. Naturellement l'Intercolonial, le Transcontinental et le chemin de fer de la baie d'Hudson n'ont pas trois bureaux distincts, parce qu'ils ont toujours été la propriété de l'Etat. L'honorable député doit se rappeler que quand on a adopté la loi réunissant les lignes du réseau national, nous n'avons pas inclus ces trois chemins de fer. Les directeurs du réseau national ont été désignés pour gérer ces trois chemins de fer de l'Etat qui, de cette façon, sont traités comme s'ils formaient un seul réseau.

M. PARENT: Maintenant qu'on nous a donné l'aspect juridique de la situation, on nous fournira peut-être quelques explications au sujet des ingénieurs. Il y en a un grand nombre mentionné à la page 96. Parmi tous ces ingénieurs, je me demande si je pourrais en trouver un qui fut responsable de ce qui est arrivé aux chantiers du Transcontinental, près de Sainte-Foye, en face du pont de Québec. On a creusé là, il y a quelques années, un puits artésien qui a coûté très cher. Environ un an après, on a jeté dans le puits une grosse pièce d'acier, de sorte qu'il n'est plus utilisable et que l'argent qui a été dépensé est une perte sèche. Est-ce qu'un de ces ingénieurs serait en mesure d'enlever cette pièce d'acier?

L'hon. M. REID: Les ingénieurs dont il est question à la page 96 n'ont rien à faire avec les travaux de chemin de fer. Les ingénieurs du département des Chemins de fer et des Canaux s'occupent de la navigation et des grandes routes. L'ingénieur qui s'est occupé de ce puits à Chaudière appartiendrait à l'administration de l'Intercolonial. Ceux qui sont mentionnés dans les crédits appartiennent au service intérieur.

M. PARENT: Quelqu'un doit bien être responsable de ce que font les ingénieurs, y compris ceux du service extérieur. Si la faute a été commise par un employé sous les ordres d'un de ces ingénieurs du service extérieur, on a dû en rendre compte au département et alors le ministre doit savoir quelle suite on y donne.

L'hon. M. REID: Si l'honorable député veut me donner des détails, je ferai faire des recherches. Je n'en avais pas entendu parler auparavant.

M. PARENT: Je pense que le ministre n'a pas compris ma question. Je n'ai pas parlé de Chaudière qui se trouve sur la ligne de l'Intercolonial. Je parlais de Sainte-Foye, sur la ligne principale du Transcontinental et l'ingénieur y a même fait jeter une pièce d'acier. Quelqu'un doit bien être responsable de la destruction de ce puits.

L'hon. M. REID: Je demanderai des renseignements et je les communiquerai à mon honorable ami.

M. PEDLOW: Je vois dans cette liste un acheteur adjoint, un acheteur junior et un commis senior des fournitures. Ceci semble indiquer qu'il y a un chef acheteur à la tête de cette section. Y en a-t-il un?

L'hon. M. REID: Nous avions un acheteur pour l'ensemble du service, un M. Lavoie. Quand le Gouvernement a acquis les

nouveaux chemins de fer, M. Lavoie a été transféré à Toronto, et c'est lui qui, en réalité est le commis junior. La commission du service civil lui a donné ce titre. Nos achats sont maintenant faits par l'entremise d'une commission d'achat, mais on a besoin d'un commis pour la préparation des demandes de fournitures.

M. PEDLOW: Je vois qu'il y a deux agents acheteurs sur la liste, l'un avec des appointements de $2,520 et l'autre, un junior avec des appointements de $1,925. Faut-il deux employés pour préparer les demandes de ce ministère?

L'hon. M. REID: Il en faut un avec un aide.

M. PEDLOW: Alors, le nom d'agent des achats donné par la maison qui a fait la reclassification du service civil s'appliquerait mal. Ces employés ne sont que des commis.

L'hon. M. REID: Ils doivent comprendre les achats, la nature des marchandises et ainsi de suite, afin de pouvoir préparer les demandes et faire le travail nécessaire pour faire venir les fournitures.

M. PEDLOW: Alors, ce sont simplement des commis et non des agents d'achats. Ils remplissent les demandes pour un service donné du ministère et les envoient à la commission des achats, à Toronto. Si ce sont des agents acheteurs, ces appointements de $2,520 sont ridicules. Je vois qu'un commis aux dossiers du département touche $2,400. Le travail d'un commis aux dossiers est simplement un travail de routine et ne demande pas beaucoup de travail cérébral, d'habileté ou d'expérience, mais un acheteur capable peut difficilement s'obtenir pour le montant nommé au crédit: $2,520. C'est pourquoi j'appelle l'attention sur ce fait.

L'hon. M. REID: Je suis de l'avis de l'honorable député, c'est-à-dire qu'on ne saurait avoir un expert acheteur aux appointements de $2,520, mais les fonctions de ces employés sont plutôt celles de commis et ils doivent comprendre la nature des marchandises, la préparation des demandes, et ainsi de suite.

L'hon. M. FIELDING: Les demandes de fournitures pour les chemins de fer nationaux sont-elles préparées au bureau d'Ottawa?

L'hon. M. REID: Non, seulement celles qui ont trait aux canaux.

L'hon. M. FIELDING: Alors, ces deux commis ne préparent pas les réquisitions des chemins de fer nationaux?

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. REID: Non, seulement celles des canaux.

M. PEDLOW: Je vois ici un autre item au sujet duquel je désirerais être renseigné. la société Griffenhagen ou quiconque a préparé cette réorganisation n'a pas été conséquente avec elle-même en désignant les appointements des employés qui doivent faire le même travail dans des ministères différents. Au ministère de l'Intérieur par exemple, les commis-classeurs juniors reçoivent $615, $630 et $660, tandis que les employés qui font le même travail au ministère des Chemins de fer reçoivent $1,005, $1,080 et $1,170, alors qu'ils touchent $1,300 au ministère des Chemins de fer. Au ministère de l'Intérieur, les commis-classeurs senior reçoivent $2,240 et $2,160 tandis que le chef des commis classeurs du ministère des Chemins de fer reçoit $2,400. Le ministre peut-il nous donner une explication des différences qui existent dans ces cas?

L'hon. M. REID: La commission du service civil et les fonctionnaires du ministère ont étudié cette question et fixé les appointements de ces employés. Je ne m'en suis pas occupé. Chacune de ces positions, néanmoins, a un salaire minimum et un salaire maximum et quelques fonctionnaires peuvent avoir été plus longtemps dans l'administration, ce qui serait cause de la différence dans les appointements payés. C'est la première fois qu'on attire mon attention sur le fait que le commis classeur en chef des Chemins de fer touche plus que l'employé qui fait le même travail au ministère de l'Intérieur. Si l'honorable député veut avoir des explications à ce sujet, il peut en obtenir de la commission du service civil, et je vais prendre le fait en note, s'il le désire afin de le renseigner la prochaine fois que nous discuterons les crédits des Chemins de fer.

M. PEDLOW: Je comprends parfaitement la position dans laquelle le ministre se trouve par rapport à la question que j'ai posée et l'impossibilité où il est de me répondre. Cela, cependant, ne fait-il pas voir au ministre qu'il y a quelque chose qui ne va pas dans le travail de la commission du service civil? c'est-à-dire que si chaque commis-classeur dans chaque ministère fait un travail semblable, il n'y a pas grande différence dans la qualité du travail ou les qualités qu'il faut pour l'accomplir. Un commis-classeur classe simplement des documents et le même talent, la même habileté doivent être exigés pour accomplir le travail dans chaque ministère, ce qui fait que les salaires devraient être uniformes dans

tous les ministères. Il n'y a pas de doute qu'une des causes du malaise qui existe actuellement dans le service administratif provient du fait que certains employés d'un ministère voient des employés d'un autre ministère faire le même travail et toucher des appointements doubles des leurs.

J'appelle l'attention du ministre sur cette anomalie et je crois que cela vaudrait la peine de faire une enquête pour le bien général du service civil à Ottawa.

Je crois que le département des Chemins de fer n'entreprend pas beaucoup de nouveaux travaux de construction dans le courant de l'année prochaine par suite des conditions financières du pays. Pourquoi alors le ministre a-t-il besoin des services de ces avocats, de cet agent du droit de passage et d'un aide à l'agent du droit de passage? On pourrait se dispenser temporairement de ce personnel si le département ne construit pas de nouvelles lignes.

L'hon. M. REID: Il se fait continuellement beaucoup de travaux sur le canal du Saint-Laurent, le canal Welland et sur les rivières. Il y a assez d'ouvrage pour occuper ces hommes. Quand nous avions à nous occuper de l'Intercolonial nous avions un avocat et son personnel qui travaillaient à Moncton, mais ce travail est tout à fait différent de celui qui se fait pour les canaux.

M. ROBB: Je veux appeler l'attention du ministre sur un sujet qui viendra plus tard à l'occasion d'un autre crédit, mais comme le ministre a dit que ces ingénieurs s'occupaient surtout de canaux, je veux lui signaler une affaire importante. Il s'agit de la route autour de la baie Hungry dans le comté de Beauharnois. Le ministre se souviendra d'une entente conclue entre le Gouvernement et le comté pour entretenir cette route comme une jetée et la route a été bien entretenue et elle est restée dans une excellente condition jusqu'à la déclaration de la guerre, alors que nous avons économisé partout où nous avons pu. Il semble que nous ayions économisé à l'extrême parce que les nouvelles qui me parviennent disent que la route s'enfonce dans la boue et qu'il y a danger que l'eau emporte tous les travaux. Il est donc urgent que le ministre donne instruction à ses ingénieurs de s'occuper de cette affaire sans retard.

L'hon. M. REID: J'examinerai l'affaire demain matin avec les ingénieurs et verrai si nous avons prévu des crédits pour réparations et quand on prendra à nouveau le budget de mon département, je pourrai dire à l'honorable député exactement ce qui en est.

M. DUFF: Je vois que le ministre a quatre vérificateurs ambulants, deux à $2,640 et deux à $2,520 par an. Comme la plupart du travail de son département a passé à la commission des chemins de fer nationaux à Toronto, il ne peut sûrement pas y avoir assez d'ouvrage pour occuper ces quatre vérificateurs. Le ministre pourrait expliquer pourquoi il est nécessaire de garder ces quatre employés et si son explication est satisfaisante, je l'accepterai.

L'hon. M. REID: Ces vérificateurs sont surtout employés maintenant pour les travaux des grandes routes. Les provinces reçoivent des octrois sur les $20,000,000 votés pour les chemins et nous ne payons aucun compte avant que nos auditeurs ne les aient vérifiés avec soin et n'aient certifié leur exactitude. Ils sont réellement occupés tout le temps à ce travail. Le département des Chemins de fer doit aussi vérifier les sommes d'argent qui passent par l'intermédiaire du département entre le ministère des Finances, le Canadian Northern et le Grand-Tronc, ainsi que les autres dépenses relatives au département des Chemins de fer. Ces hommes sont par conséquent très occupés.

M. DUFF: Dois-je comprendre que le ministre dit que les comptes relatifs au département des Chemins de fer sont d'abord vérifiés par les apurateurs du département des Chemins de fer et envoyés ensuite au département de l'auditeur général où ils sont vérifiés de nouveau? Quant aux montants avancés aux provinces pour les routes, je comprends que le département envoie ces vérificateurs dans les provinces pour faire le travail. Si le Dominion fait un octroi aux différentes provinces, le moins que puissent faire les provinces serait d'envoyer leurs comptes à Ottawa pour qu'on les vérifie au lieu que ce soit le département fédéral qui ait à envoyer des auditeurs dans les différentes provinces pour vérifier ces comptes.

L'hon. M. REID: Je ne crois pas que ce serait possible. L'honorable député comprendra que les fonctionnaires provinciaux devraient apporter à Ottawa tous leurs livres, reçus et autres pièces comptables qui ont trait à la transaction, de sorte que ce serait bien moins coûteux et plus satisfaisant pour nos auditeurs d'aller, disons à Toronto ou à Québec et d'examiner

les livres. Les provinces ne voudraient peut-être pas laisser sortir de leurs mains ces documents, et quand nos auditeurs vont dans les provinces ils peuvent obtenir les explications des fonctionnaires provinciaux qui comprennent les comptes. Je crois que c'est réellement la seule méthode de faire le travail. Quant à l'autre question, tout compte qui passe par le département des Chemins de fer est vérifié par nos fonctionnaires avant d'être envoyé à l'auditeur général. Nos vérificateurs pointent et vérifient tous ces comptes et cela épargne beaucoup d'ennui à chacun de faire cette vérification avec nos employés.

M. DUFF: Si j'ai bien compris, il y a deux groupes de vérificateurs; ceux du département des Chemins de fer et le personnel régulier du bureau de l'auditeur général. Je suis satisfait des explications du ministre. Il a affirmé toutefois qu'une bonne partie du travail accompli par ces vérificateurs a trait aux subventions que le gouvernement fédéral accorde pour encourager l'amélioration de la voirie. Or, il y a quelques années à peine que le gouvernement fédéral a inauguré ce système. Ces vérificateurs sont-ils de nouveaux fonctionnaires ou font-ils partie depuis des années du personnel du département, accomplissant un certain travail à l'époque où les chemins de fer de l'Etat étaient entièrement sous la juridiction du Gouvernement?

L'hon. M. REID: Ces fonctionnaires sont au service du départemnt depuis quelques années. A l'époque où l'Intercolonial passa sous la juridiction des administrateurs du réseau des chemins de fer nationaux canadiens, la somme de travail accomplie par les fonctionnaires du département fut diminuée en conséquence; cependant, le service de la voirie fut inauguré vers le même temps et ils conservèrent leurs emplois.

M. CANNON: Sous le nouveau régime établi depuis l'acquisition de toutes ces voies ferrées, l'entrée en fonctions à Toronto du conseil d'administration des chemins de fer nationaux, quelle est la somme ainsi que la nature du travail qu'accomplissent les fonctionnaires du département en ce qui a trait aux voies ferrées?

L'hon. M. REID: Nous accomplissons une bonne somme de travail. L'administration des chemins de fer donne lieu à de volumineuses correspondances, sans compter que nous dirigeons encore comme avant l'administration de nos canaux. De plus, les comptes qui passent tous par le département des Finances et celui des chemins de fer, donnent lieu à beaucoup de travail. Nous sommes tenus de nous occuper de toutes ces questions qui nécessitent une correspondance fort volumineuse.

M. CANNON: Si j'ai bien compris les explications du ministre, il s'agit surtout d'un travail de copiste.

L'hon. M. REID: Il a plus d'importance que cela.

M. CANNON: Dois-je conclure des explications du ministre que tous les comptes provenant de l'administration des différents chemins de fer sont envoyés à son département pour être ensuite transmis au ministère des Finances?

L'hon. M. REID: Non, nos fonctionnaires vont les vérifier sur les lieux.

M. CANNON: Supposons que le réseau des chemins de fer nationaux canadiens ait déboursé $15,000,000 au cours d'une période donnée. Le département des Chemins de fer ou quelqu'un des fonctionnaires, dont nous sommes à voter les traitements à l'heure qu'il est, ont-ils quelque chose à faire avec cette dépense? Les vérificateurs du département sont-ils tenus de vérifier les comptes des divers réseaux de chemins de fer?

L'hon. M. REID: Le Parlement vote une certaine somme et les item pour lesquels l'argent est voté sont inscrits au budget. Le département des chemins de fer surveille ces crédits et voit à ce que l'argent soit déboursé pour les fins auxquelles le Parlement l'a assigné. Voilà quelles sont les fonctions que remplissent les vérificateurs.

M. CANNON: En vertu du régime qui a été inauguré, les chemins de fer sont exploités pendant douze mois. Or à la fin de l'exercice, le bilan des opérations se solde par un excédent plutôt qu'un déficit, comme c'est l'usage depuis que les chemins de fer sont sous la juridiction de l'Etat. La somme nécessaire pour combler le déficit est fournie aux administrateurs par un vote du Parlement. Or, le département des chemins de fer est-il tenu au fait, chaque semaine ou chaque mois, des sommes qui sont déboursées en sus du crédit voté par le Parlement? Pour ne citer qu'un exemple, deux ou trois mois après le début du présent exercice, le ministre savait-il que le déficit s'élevait à une somme de tant, ou bien l'a-t-on tenu dans une ignorance absolue à cet égard jusqu'à la fin de l'exercice?

L'hon. M. REID: Nous savons à quoi nous en tenir de mois en mois. Le départe-

ment des Fnances refuse d'acquitter quoi que ce soit tant qu'il n'a pas reçu un certificat du département des Chemins de fer et Canaux attestant que l'administration des chemins de fer a autorisé cette dépense en conformité du vote du Parlement. Nos fonctionnaires se transportent aux bureau principal ou à n'importe quel autre endroit où leur présence est nécessaire afin de vérifier les comptes et c'est sur leur rapport que le département des Finances émet le chèque.

M. CANNON: Dois-je conclure des explications du ministre, que le bureau administratif à Toronto n'a pas le droit de dépenser un sou sans l'autorisation du ministre?

L'hon. M. REID: Ils ont le droit de dépenser toutes les recettes sans avoir obtenu au préalable un certificat du département des Chemins de fer; cependant, ils ne peuvent obtenir un seul sou du département des Finances tant qu'il n'ont pas obtenu du département un certificat attestant que cette dépense est nécessaire. Ils reçoivent alors l'argent au fur et à mesure que les travaux avancent.

M. CANNON: Si j'ai bien saisi le sens des explications du ministre, il y a une distinction à faire comme ceci:

Le bureau a le droit de dépenser toute la recette, mais non celui d'aller au delà sans une autorisation du Gouvernement.

L'hon. M. REID: Il faut qu'il obtienne un certificat du département des Chemins de fer.

M. CANNON: Oui, et cette année le ministre autorise la dépense de chaque sou d'un déficit dont le chiffre s'élève à 70 millions.

L'hon. M. REID: Sans doute, et il le faut bien. Quand la recette est insuffisante, il faut que notre comptable aille faire une vérification des livres avant que le bureau puisse obtenir quelque argent du ministère des Finances.

M. CANNON: C'est-à-dire que l'argent est dépensé d'abord et que la vérification a lieu ensuite. Dois-je comprendre qu'au ministère des Chemins de fer il n'y a personne, pas même le ministre, qui ait le droit de contrôler la dépense, que tout ce que fait le département, c'est d'envoyer un comptable et qu'ensuite le Gouvernement verse à l'entreprise la somme quelconque que le comptable constate avoir été dépensée en sus de la recette.

L'hon. M. REID: Absolument; personne des fonctionnaires n'a rien à voir à la dépense, le ministre pas plus qu'un autre. Tout cela est laissé à l'administration.

M. CANNON: Supposons un cas avéré de mauvaise administration, le ministre n'a-t-il pas le droit d'empêcher que cela ne se continue? Est-ce que ce droit n'appartient à personne au ministère? Le bureau peut-il continuer de folles dépenses sans que le ministre ait le droit d'intervenir.

L'hon. M. REID: L'honorable député doit comprendre que, dans un cas de mauvaise administration ou de mauvaise conduite signalé au Gouvernement, nous pourrions intervenir; mais jamais pareille circonstance ne nous a été signalée.

M. CANNON: L'honorable ministre va-t-il soutenir qu'en présence de l'énorme déficit de cette année, ou que nonobstant une vérification des comptes chaque semaine ou chaque mois par les employés de son ministère, rien ne va mal dans l'administration et qu'il n'a pas le droit d'intervenir auprès du bureau? Dois-je comprendre que jamais en aucune circonstance il n'est intervenu.

L'hon. M. REID: Jamais encore ne m'a été signalé un seul fait d'incorrection en ce qui regarde les chemins de fer, non plus que de mauvaise administration. Cette circonstance d'un déficit n'implique aucunement de l'indélicatesse quelque part. S'il en était ainsi, tout gérant d'un chemin de fer américain devrait être congédié, puisque ces chemins accusent des déficits. Un déficit n'implique pas de l'incorrection, ni même une administration fautive.

M. CANNON: Je ne parle pas d'incorrection; je me suis simplement servi du mot mauvaise administration. Le ministre dit-il que, malgré ce déficit s'accumulant de mois en mois et dont il a eu connaissance, il n'est jamais intervenu? A-t-il pensé que tout allait bien pendant le cours de l'exercice.

L'hon. M. REID: Nous avons un bureau administratif qui dirige le service des chemins de fer nationaux canadiens. Ayant reçu la charge de ce service, il l'a exécuté, et je ne suis intervenu d'aucune manière dans ses opérations. Pour que l'entreprise réussisse, comme j'espère qu'elle réussira, il faut, à mon sentiment, que ni le ministre des Chemins de fer ni aucun autre membre du cabinet ne se mêle de la chose. Voilà ce que je pense.

M. CANNON: Je ne dis pas le contraire, bien que, selon moi, l'expérience du ministre pourrait être fort utile même à ce bureau. C'est peut-être un excès de modestie de la part du ministre que de n'avoir pas l'idée d'intervenir. Cela pourrait avoir du bon parfois. Si l'administration des chemins de fer nationaux est du ressort exclusif de ce conseil, à quoi sert d'avoir un ministre des Chemins de fer. Que l'on donne à celui-ci le portefeuille des Canaux ou n'importe quel autre portefeuille, car il serait malheureux qu'il sorte du cabinet. Pourquoi tout de même avoir un ministre des Chemins de fer qui n'a rien à voir absolument dans nos voies ferrées. Il y a au reste une considération personnelle dans cette affaire.

Je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre accepterait la responsabilité de la situation et qu'on le tiendrait comptable de ce qui se passe dans le moment par tout le Canada, si, dans le fait, il n'a rien à y voir. Pourquoi persister à retenir ce portefeuille quand il n'a absolument aucune autorité en la matière. Il devrait, ce me semble, changer le nom de son département et restreindre son action aux seuls canaux. Ce n'est certainement pas sur lui que devrait retomber le blâme de la situation des chemins de fer, puisqu'il nous assure qu'il n'a rien à y voir. Après tout, qu'a-t-il donc à faire?

Voilà une question bien raisonnable et qui devrait provoquer une réponse sérieuse. Je vais la répéter, car le sujet auquel elle se rattache est important: Pourquoi avons-nous un ministre des Chemins de fer? L'honorable ministre reste coi, mais il devrait justifier la conservation de son titre de ministre des Chemins de fer. Quand pourrais-je obtenir une réponse à cette question?

L'hon. M. McCURDY: A la prochaine séance.

M. POWER: Quels sont les devoirs du ministre des Chemins de fer?

L'hon. M. REID: Je l'ai déjà dit.

M. CANNON: Ils consistent surtout à expédier de la correspondance, a dit l'honorable ministre; mais il ne l'expédie pas lui-même. Le comité devrait être exactement renseigné sur les pouvoirs et devoirs du ministre des Chemins de fer. Celui-ci vient de déclarer qu'il n'a pas à s'occuper des chemins de fer et ne s'est jamais mêlé de leur administration. Alors, que fait-il donc?

Quelques VOIX: A la question.

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. FIELDING: Si l'honorable ministre se propose de répondre à mon honorable ami je vais lui laisser le champ libre, mais s'il ne doit pas lui répondre je vais poser une autre question. Au sujet des grandes routes il a dit qu'il avait une longue liste d'ingénieurs et d'autres employés. Il est entendu entre le gouvernement fédéral et les provinces que les dispositions et mesures arrêtées entre eux par rapport aux travaux des grandes routes vont se continuer cette année, je présume?

L'hon. M. REID: Oui. Tout a été prévu pour une période de cinq ans et ces prévisions s'appliqueront cette année.

L'hon. M. FIELDING: Le gouvernement fédéral va s'en tenir au même système?

L'hon. M. REID: Oui. Il a déjà conclu et il est à conclure des arrangements à ce sujet. Nous devons verser aux gouvernements provinciaux 40 pour 100 tant qu'ils continueront les travaux.

M. CANNON: L'honorable ministre voudrait-il répondre à ma question?

L'hon. M. REID: Je ne voudrais pas manquer à la politesse, mais je ne puis donner d'autre réponse que celle que j'ai déjà donnée.

M. CAHILL: Pas d'occupation.

M. POWER: L'honorable ministre est-il satisfait de rester dans une inactivité bien rétribuée, comme dit M. Winston Churchill?

M. CAHILL: Je tiendrais à savoir ce que font les directeurs. Ne sont-ils directeurs que du Nord-Canadien?

L'hon. M. REID: Ils sont aussi directeurs des compagnies filiales.

M. CAHILL: Mais non de l'Intercolonial, du Transcontinental ou des chemins de fer nationaux?

L'hon. M. REID: Non, parce que ces chemins appartiennent non pas à une compagnie constituée en corporation, mais au Gouvernement, et ils sont dirigés par le bureau administratif des chemins de fer nationaux.

L'hon. M. FIELDING: Sont-ils administrateurs de la compagnie des chemins de fer nationaux.

L'hon. M. REID: Non, du Nord-Canadien.

L'hon. M. FIELDING: La compagnie des chemins de fer nationaux n'a pas d'administrateurs?

L'hon. M. REID: Le bill à ce sujet n'a pas encore été mis à exécution.

L'hon. M. FIELDING: N'existe-t-il pas une compagnie des chemins de fer nationaux?

L'hon. M. REID: Ce n'est là qu'un titre descriptif. Le conseil des ministres a rendu un décret comportant que le titre de "chemins de fer nationaux canadiens" serait en usage tant que nous n'aurions pas mis à effet la loi adoptée il y a deux ans.

L'hon. M. FIELDING: Je comprends que les mots "chemins de fer nationaux canadiens" servent à décrire...

M. McGIBBON (Argenteuil): Il y a longtemps que je me propose d'adresser la parole sans toutefois réussir à avoir mon tour; maintenant que je l'ai je vais le garder jusqu'à ce que j'aie obtenu les renseignements que je désire. Il est à peu près temps que le ministre des Chemins de fer prenne un peu de repos.

L'hon. M. REID: Très bien.

M. McGIBBON (Argenteuil): Il me reste peu de plaintes à faire, attendu que je me suis plaint surtout avant que le Gouvernement eut acheté ces chemins de fer. J'ai eu le courage de le mettre en garde, de lui dire que cet achat porterait au pays un coup mortel; mais il n'a pas voulu m'en croire.

Je leur ai dit que cela causerait une dette qui grèverait la présente génération ainsi que les âges à venir, et les résultats ont presque prouvé que je disais vrai. Non seulement nous n'avons pas acquitté la majeure partie de la dette, mais les générations futures auront à porter un lourd fardeau. Deux voies du Nord-Canadien, ainsi qu'un canal traversent ma région, et je suis d'avis que ces deux chemins de fer et ce canal comptent assez d'employés pour assurer la victoire du Gouvernement unioniste à la prochaine élection générale.

M. DUFF: Voilà qui est encourageant.

M. McGIBBON: De temps à autre, on a opéré des améliorations, et chaque fois qu'il y a des travaux à exécuter, un bon vieux tory obtient l'entreprise. Il y a environ dix ans, deux ponts ont été construits dans cette circonscription, et les ingénieurs du temps promettaient qu'ils seraient assez solides pour durer toujours. Or, que voyons-nous? L'an dernier, ces beaux ponts ont été démolis et des structures cocasses, embarrassantes, les ont remplacés—des ponts qui n'ont aucune solidité. Quel est le cultivateur qui, s'il manquait d'une charette assez forte pour ses besoins, construirait une énorme charpente susceptible de porter des millions de tonnes, au lieu de réparer les roues et les essieux? (*Rires.*)

Eh bien! la comparaison n'est pas tirée par les cheveux, en somme, vue le caractère de ces ponts. Je le demande, quel cultivateur négligerait les roues et les essieux pour construire une charpente trop grande pour sa charette? C'est précisément ce qui a lieu relativement à ces ponts; ce sont de formidables structures capables de porter un poids beaucoup plus lourd que celui d'un convoi de chemin de fer, mais elles reposent sur des culées trop faibles. Sans être ingénieur, j'ai du bon sens et, à mes yeux, du moins, ces ponts ne sont pas aussi solides qu'il l'étaient auparavant. L'entreprise procure du travail, et les habitants de tout le comté sont occupés—tous ont quelque chose à faire. Toutefois, je ne sais d'où les fonds proviennent. Je suis d'avis que le ministre des Chemins de fer, lorsqu'il se fait une si forte dépense dans mon comté, ferait bien de se rendre à la hâte sur les lieux et de se rendre compte par lui-même. Je m'en rapporterais à lui s'il disait que ce pont est bon pour plusieurs années encore, jusqu'à ce que nous sortions de dette. N'y touchons pas à présent; il nous portera fort bien. Cependant, nous ne voyons jamais le ministre se rendre sur les lieux et examiner ces entreprises; il laisse ce soin au comité de régie qui, tous les jours, cause au pays tant de dépenses que nous nous rendrons au point où il y aurait dix à parier contre un que le pays ne pourra jamais s'acquitter.

M. CAHILL: Je désire faire une question au ministre relativement à ces directeurs. Je crois savoir que ces personnes sont directeurs du Nord-Canadien et de ses compagnies filiales . . .

M. le PRESIDENT (M. Steele): A une heure moins avancée de la soirée, le président a décidé que la discussion de sujets semblables en ce moment était interdite par le règlement.

M. CAHILL: Quelle sorte de sujets?

M. le PRESIDENT: Toute discussion se rapportant à l'article à l'étude sera permise, il va sans dire. L'article a trait aux détails de l'administration civile.

M. CAHILL: Si je comprends bien, le sous-ministre des Chemins de fer est membre du conseil d'administration—le croyez-vous, monsieur le président?

L'hon. M. REID: Je puis dire que . . .

M. CAHILL: Je sollicitais la décision du président.

M. le PRESIDENT: Le président a décidé que la discussion des sujets relatifs au service extérieur des chemins de fer était bien permise. Pour ne pas sortir de la question, nous ne devons discuter que les sujets qui ont trait au crédit que nous examinons.

M. CAHILL: Dois-je comprendre que la discussion des affaires du service extérieur se rattache à la question?

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député n'a pas saisi ce que j'ai dit, je le répéterai. J'ai déclaré que la discussion des sujets se rapportant au service extérieur n'est pas permise.

M. CAHILL: Le président veut-il me dire si le sous-ministre peut être considéré comme faisant partie du service extérieur ou du service intérieur? Je m'aperçois qu'il est membre du conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada; j'aimerais donc à savoir s'il doit être considéré comme faisant partie du service extérieur ou du service intérieur.

L'hon. M. REID: Il me faudra expliquer ce point. Le traitement du sous-ministre, comme tel, est compris dans le crédit inscrit sous l'administration civile. Son emploi de directeur se rattache à un autre crédit; cependant, je consens, bien entendu, à fournir à l'honorable député tous les renseignements raisonnables qu'il veut obtenir. Je n'ai pas d'objection à agrandir le champ et à discuter tel ou tel crédit; cependant, M. le président a décidé que le débat devait se borner à l'article que nous examinons maintenant. Si nous adoptons ce crédit, le suivant permettra aux honorable députés de parler des opérations de n'importe quel service du réseau des voies ferrées.

M. CAHILL: Qu'est-ce que le ministre entend par le suivant?

L'hon. M. REID: Je veux dire que, à l'occasion du prochain crédit que nous mettrons en discussion, vous pourrez discuter toute question ayant trait au réseau des chemins de fer. Je n'objecte pas au présent débat, mais je crois qu'il vaut probablement mieux nous conformer à la décision rendue.

M. CAHILL: Monsieur le président, je m'incline de grand cœur devant votre décision, mais je veux que vous dépéciez le sous-ministre et que vous me disiez quelle partie de son anatomie appartient au service extérieur et quelle partie relève du service intérieur. Je pourrais alors me conformer à votre décision sans m'exposer à un rappel au règlement. Je n'ai pas le moindre désir de la contester; de fait, je veux l'observer. Je tiens maintenant à savoir si le sous-ministre et les autres directeurs du réseau national canadien nomment les administrateurs des chemins de fer de l'Etat ou si ceux-ci sont nommés par le ministre.

L'hon. M. REID: C'est là une question à laquelle je devrai répondre moi-même, et monsieur le président pourra alors rendre la décision exigée par les circonstances. On a demandé si le sous-ministre est visé par cet article du budget. Il est appointé comme sous-ministre dans le service intérieur, et son traitement est inclus dans cette somme, puis, à titre de directeur, il reçoit un certain montant qui fait partie d'un tout autre crédit.

M. CANNON: Reçoit-il un certain montant en sus de son traitement?

L'hon. M. REID: Oui. Le montant que le sous-ministre reçoit à titre de directeur n'est pas compris dans le crédit actuellement en discussion. Lorsque nous arriverons à l'article suivant, la députation pourra poser les questions qu'il lui semblera bon au sujet du sous-ministre ou des autres directeurs.

M. CAHILL: Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais savoir ce que le ministre entend par article suivant. Je n'avais pas la moindre idée que nous entamerions ce soir le budget des chemins de fer. Vu que le premier ministre a expliqué qu'un comité doit être nommé pour s'occuper des voies ferrées, j'avais compris que le ministre ne mettrait en discussion que les crédits relatifs au personnel administratif. Je lui demanderai maintenant s'il entend passer à d'autres crédits.

L'hon. M. REID: Ce que j'ai voulu dire, c'est que si nous adoptions le crédit relatif au personnel administratif et si nous nous proposions de mettre un autre crédit en discussion, je n'y trouverais pas à redire. La députation pourrait alors discuter tout ce qui concerne l'exploitation de nos voies ferrées. Si nous demeurons en comité pour examiner les crédits du personnel administratif, il nous faudra nous rappeler la décision de monsieur le président. Je n'exige pas que l'article suivant soit adopté si nous

poursuivons nos travaux; cependant, je serais alors en mesure de fournir au comité les renseignements demandés au sujet de toute somme qui viendrait en discussion.

M. CALDWELL: Qu'embrasse l'item "divers, $10,000"?

L'hon. M. REID: Le sous-ministre me dit qu'il s'applique aux dépenses éventuelles du département. Il se procure maintenant les détails qui seront à la disposition du comité dans un instant.

M. CANNON: En attendant ces détails, je voudrais parler de nouveau du traitement du sous-ministre. Le ministre m'a appris que son sous-chef est aussi directeur des chemins de fer nationaux canadiens. Je ne pense pas que cela soit sage ni conforme au principe d'une bonne organisation. On nous demande de lui accorder un traitement à titre de sous-ministre, et il se rendra à Toronto où il assistera aux séances du conseil d'administration et sera indépendant de son chef. Comment pourrions-nous concilier ces deux choses? Je ne veux pas attaquer le sous-ministre; j'ai la certitude que c'est un bon fonctionnaire, mais je déclare qu'il ne peut pas remplir en même temps les deux emplois d'un façon satisfaisante. Qu'il soit sous-ministre des Chemins de fer et appointé comme tel ou, s'il l'aime mieux, qu'il soit directeur des chemins de fer nationaux canadiens; cependant, il ne peut pas être l'un et l'autre. A une heure moins avancée de la soirée, le ministre a expliqué que toutes les dépenses faites par le réseau de l'Etat sont vérifiées par le département. Bien entendu, le sous-ministre serait l'un de ceux qui surveillent de près l'apuration des comptes, et si, d'un côté, il est payé pour protéger son département, de l'autre, il est aussi payé pour se rendre à Toronto et dépenser les fonds du département, je ne pense pas que cette anomalie doive être tolérée plus longtemps.

Je me demande pourquoi M. Bell demeure encore sous-ministre après avoir été nommé administrateur. Le ministre doit des explications au comité à ce sujet, et nous dire quel est le résultat de cette combinaison. Je ne crois pas que cela soit possible. Comment le sous-ministre, après s'être acquitté de ses devoirs dans son département, peut-il aller à Toronto pour agir comme administrateur absolument indépendant de son ministère?

L'hon. M. REID: Le sous-ministre touche les honoraires ordinaires de directeur. Les autres directeurs reçoivent $2,000 chacun, et rien ne l'empêche d'avoir la même rémunération. Comme je l'ai dit il y a quelques instants, une grande partie des crédits votés par cette Chambre pour les chemins de fer nationaux doivent être certifiés par le bureau administratif. Je crois qu'il est bon qu'un fonctionnaire du département assiste aux séances des administrateurs afin de s'assurer que l'argent est bien employé, et afin de donner les explications nécessaires.

M. CANNON: Du moment que le sous-ministre siège dans le bureau administratif, et que ce conseil prend une décision qu'approuve le sous-ministre, le département se trouve engagé. Si cette décision n'est pas favorable aux intérêts du pays, comment le département peut-il la faire modifier puisque le sous-ministre, en sa qualité d'administrateur l'a approuvée et a contribué aux dépenses? Le sous-ministre ne semble pas avoir songé à cela lorsqu'il m'a répondu, il y a un instant. Je me résume. Le sous-ministre représente le département dans ce bureau; le département est donc partie à toutes les décisions qui sont prises, et, si l'on en prend de mauvaises et si l'argent est mal employé, le département a les mains liées et n'a aucune juridiction sur l'emploi des deniers publics.

L'hon. M. REID: Bien entendu, l'honorable député sait que la décision des administrateurs est finale, mais le sous-ministre ne donnerait pas sa sanction si ces administrateurs n'exécutaient pas les volontés du Parlement. Si, par hasard, ils se conduisaient en contravention avec leurs pouvoirs le sous-ministre en informerait le ministre et l'erreur serait redressée, je crois qu'il est très avantageux pour nous que le sous-ministre fasse partie du bureau administratif.

M. CANNON: A-t-il jamais différé d'opinion avec les administrateurs?

L'hon. M. REID: S'il n'était pas de leur avis, le bureau ne ferait que ce qui est juste, parce qu'il ne voudrait pas que le sous-ministre fit un rapport contre eux au Gouvernement en le priant d'agir. Il est possible que le bureau se trompe involontairement, mais le sous-ministre se trouvant présent aux assemblées leur donnerait les renseignements voulus afin que les désirs du Parlement soient convenablement exécutés. S'il faisait un rapport contre leur administration, je pense que le Gouvernement agirait sur-le-champ.

M. CANNON: Je ne comprends pas bien le ministre. D'abord il a dit que les décisions des administrateurs étaient finales.

Dans ce cas-là, comment le sous-ministre peut-il les faire changer?

L'hon. M. REID: L'honorable député sait que les actes du bureau administratif sont censés être décisifs, et ils le sont à moins qu'ils ne soient opposés à l'autorité du Parlement. Maintenant, je dis que si le sous-ministre faisait un rapport contre quelque acte irrégulier des directeurs, le Gouvernement aurait le pouvoir de les remplacer. Je suis convaincu que la présence du sous-ministre est très utile aux administrateurs, et je ne doute qu'ils soient toujours prêts à suivre ses conseils.

M. McMASTER: Combien de fois se réunissent les administrateurs?

L'hon. M. REID: Ils ont une assemblée régulière tous les mois. Naturellement, ils peuvent avoir des réunions spéciales très souvent.

M. McMASTER: En 1920, combien y a-t-il eu d'assemblées spéciales?

L'hon. M. REID: Je ne puis le dire maintenant, mais je m'informerai.

M. McMASTER: Le bureau administratif tient-il des archives régulières?

L'hon. M. REID: Oui, à Toronto.

M. McMASTER: Ces archives indiquent-elles la présence des administrateurs aux séances?

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Brome (M. McMaster) n'était peut-être pas en Chambre lorsque ce crédit a été adopté; il avait été décidé que toute question qui avait rapport au conseil d'administration des chemins de fer nationaux canadiens ne devait être posée que lors de l'examen de l'item pour les dépenses encourues par le conseil, ce à quoi nous arriverons ce soir, je l'espère. La discussion soulevée par l'honorable député de Dorchester s'appliquait davantage à la questio parce qu'elle concernait la position du sous-ministre dans ce conseil, c'est pourquoi elle a été permise.

M. McMASTER: Je crois qu'il serait à propos de demander au ministre de s'informer du sous-ministre combien de fois le consil s'est réuni.

M. le PRESIDENT: Cette question a été permise.

L'hon. M. REID: J'ai dit à l'honorable député que je n'avais pas ce renseignement, mais que je l'aurais à la prochaine séance.

[M. Cannon.]

M. CALDWELL: J'ai posé un question au ministre, il y a quelques instants, au sujet de l'item des comptes divers. Nous n'entendons pas très bien à ce bout-ci de la Chambre, et je n'ai pas saisi sa réponse.

L'hon. M. REID: Cette somme est pour les aides temporaires et divers petits items, dactylographes et autres choses de cette espèce—divers petits articles d'approvisionnement.

M. CALDWELL: Il y a un autre crédit de $13,000 couvrant l'impression et la papeterie. $10,000 me semble être un fort crédit pour comptes divers. Si un homme indiquait un rapport de $10,000 dans un rapport d'élection, son rapport serait discuté. Ce crédit me paraît trop élevé pour que nous en permettions l'adoption sans avoir de renseignement relativement à son objet.

M. CAHILL: Y a-t-il quelqu'un du nom de Hayter dans le ministère des Chemins de fer?

L'hon. M. REID: Il est dans le département de l'Auditeur général. Je crois qu'il est le fonctionnaire en charge de la comptabilité concernant les chemins de fer, dans ce département. Il n'a jamais été payé comme fonctionnaire du ministère des Chemins de fer.

M. CAHILL: Qui est M. Cope? Est-il un des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer?

L'hon. M. REID: Lorsque M. Bell a été promu à la position de sous-ministre, M. Cope l'a remplacé comme vérificateur des comptes, du département.

M. CAHILL: A page W—234 du rapport de l'Auditeur général, volume 3, 1920, je trouve une correspondance au sujet de la vérification. Je constate que M. Hayter demande la permission de vérifier les comptes du chemin de fer du gouvernement et la correspondance semble terminer avec une lettre de G. A. Bell disant que tous les chèques, toutes les pièces justificatives et autres documents concernant les dépenses encourues par le chemin de fer national sous le vote numéro 96 seront fournies à toute personne autorisée qui les demandera. Je désirerais savoir ce que signifie "chemin de fer du Gouvernement" dans ce cas-ci.

L'hon. M. REID: L'Intercolonial et le Transcontinental.

M. CAHILL: La lettre mentionne tout d'abord les chemins de fer nationaux cana-

diens et ensuite les chemins de fer du Gouvernement. Elle peut induire en erreur.

L'hon. M. REID: Elle dit:

J'ai reçu avis du trésorier des chemins de fer nationaux canadiens que tous les chèques, toutes les pièces justificatives et autres documents concernant les dépenses encourues par le chemin de fer du Gouvernement.

Et ainsi de suite. L'Intercolonial et le Transcontinental sont connus comme chemin de fer du Gouvernement.

M. CAHILL: Sous quel item trouvons-nous le crédit pour les appointements des directeurs des chemins de fer nationaux canadiens?

L'hon. M. REID: M. Hanna et son personnel sont payés à même le total des profits sur le réseau entier—c'est-à-dire, les divers chemins de fer qui composent le réseau du national canadien. Chaque partie du réseau contribue sa part de ce crédit pour les salaires.

M. CAHILL: Cela est impossible, parce qu'il y a là une compagnie séparée, le Nord Canadien. Elle emploie certains fonctionnaires et le ministre, de son côté, en emploie d'autres pour les fins d'administration; dans le cas présent, ce sont les mêmes personnes. Où est le vote pour la rémunération de ces hommes? Il faut que ces dépenses soient soumises à l'auditeur général, à moins que vous ne veuillez couper court.

L'hon. M. REID: Les appointements de M. Hanna et de ses fonctionnaires ne figurent pas au rapport de l'Auditeur général. Le rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre indique les recettes et les dépenses totales de tous ces chemins de fer, mais les détails ne sont pas disponibles en ce moment. Cependant, je donnerai ce renseignement à la Chambre lorsque nous examinerons l'item de crédit en question, tel qu'on le demande.

M. CAHILL: Mais on le demande maintenant.

L'hon. M. REID: Cela ne relève pas de ce crédit.

M. CAHILL: Cela se peut, mais nous votons les appointements des fonctionnaires du gouvernement civil se rattachant à l'administration des chemins de fer de l'Etat. Si je comprends bien, les chemins de fer de l'Etat se trouvent dans la situation qu'occupe le National-Canadien; leur position est restée la même sous tous rapports. Ce qui revient à dire qu'ils sont dans la même situation qu'auparavant par rapport au Gouvernement et la population du pays sauf que le ministre emploie le même personnel que pour le réseau du Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: M. Hayes fut le gérant de l'Intercolonial, avant que le Nord-Canadien fût devenu propriété de l'Etat. Le Transcontinental était administré par M. Brady. Les deux gérants adressaient directement leurs rapports au Gouvernement. Ils résignèrent leurs positions, lors du rachat des autres chemins de fer. Ils assumèrent d'autres fonctions en rapport avec le réseau du chemin de fer National-Canadien. C'est alors que nous avons chargé le bureau de direction du chemin de fer du Nord-Canadien—ce que nous appelons aujourd'hui, le National-Canadien—de la gestion de l'Intercolonial et du Transcontinental et ces messieurs prirent entre leurs mains toute l'administration. Il va sans dire que les dépenses et les salaires du réseau du Nord-Canadien que nous appelons le réseau National-Canadien—sont tous payés, à Toronto où sont gardées les archives. Je puis fournir au comité, à la demande de l'honorable député, tous les renseignements relatifs à ces dépenses. Si mon honorable ami veut me faire connaître, un peu d'avance, le renseignement qu'il désire, je puis me le procurer pour le lui fournir, quand le budget de mon département sera de nouveau débattu.

M. CAHILL: L'autre soir, le ministre a semblé vouloir se dérober et il a été impossible d'obtenir le moindre renseignement de lui. Je me réjouis de l'entendre dire, ce soir, qu'il va donner jusqu'au moindre renseignement dont on peut avoir besoin. Il nous a dit, ce soir, que le chemin de fer du National-Canadien dont la loi constitutive fut imposée à cette Chambre, n'a jamais été mis en exploitation. Il n'existe donc pas en réalité de compagnie du chemin de fer National-Canadien; ce n'est pas une compagnie, elle n'a pas de statut, et elle ne saurait engager et rémunérer qui que ce soit, car elle n'a pas de fonds. Il faut donc que quelque autre paie les employés et les fonctionnaires civils des chemins de fer du Gouvernement canadien. Si cela n'apparaît pas au crédit en discussion j'aimerais savoir où cela apparaît.

M. le PRESIDENT: Le crédit 126 mentionne un prêt n'excédant pas 50 millions de dollars qu'on peut employer à payer les dépenses faites ou la dette contractée, en aucun temps, par la compagnie du chemin

de fer du Nord-Canadien, la compagnie du chemin de fer du National-Canadien ou par toute compagnie comprise dans le réseau du chemin de fer National-Canadien, ou en leur nom? Si l'honorable député veut aussi prendre connaissance du crédit 341, il y trouvera la mention de 7 millions pour couvrir toute insuffisance des recettes et des revenus nécessaires à acquitter les dépenses d'exploitation des chemins de fer du Gouvernement. Il constatera qu'il y a deux crédits séparés. Il va sans dire que sa motion sera en conformité du règlement quand nous en viendrons à étudier ces crédits.

M. CAHILL: Le ministre a déclaré qu'il n'existait rien de tel que le National-Canadien. Il en est autrement du Nord-Canadien. Nous avons un chemin de fer du Gouvernement canadien.

M. le PRESIDENT: Je ne puis répondre pour le ministre; je ne parle que pour le président. La décision de ce dernier, c'est que la question posée par l'honorable député est pour le moment contraire au règlement.

M. POWER: Il y a quelque temps, en réponse à l'honorable député de Dorchester (M. Cannon), le ministre a dit bien clairement que ses fonctions ne comportait pas le droit d'ingérance dans l'administration des chemins de fer de l'Etat. Il a demandé aussi à l'honorable député de Dorchester de déclarer s'il avait à l'idée de cas de malhonnêteté ou de fraude. L'honorable ministre interviendrait-il, si l'on appelait son attention sur un cas de fraude ou de malversation de la part d'un fonctionnaire des chemins de fer nationaux canadiens, dans l'accomplissement de ses fonctions?

L'hon. M. REID: On a appelé mon attention sur des faits de cette nature, et je les ai communiqués immédiatement au bureau d'administration qui a toujours pris les mesures voulues. Je serais grandement surpris si l'administration ne prenait pas des mesures nécessaires quand un cas semblable est porté à sa connaissance.

M. POWER: J'ai posé cette question, parce qu'on s'est plaint à moi au sujet d'un cas semblable à propos duquel les directeurs ne prenaient aucune décision.

M. le PRESIDENT: Je ne peux assurément pas permettre à l'honorable député d'entrer dans les détails de ce cas en ce moment-ci.

[M. le Président.]

M. POWER: Je n'entre pas dans les détails.

M. le PRESIDENT: La question viendra lors de l'examen des articles 126 ou 341.

M. POWER: Je ne veux pas offenser le président de quelque façon que ce soit, mais je le prierai de me rappeler à l'ordre, lorsque je m'écarterai du règlement. Je n'entrais pas dans les détails; je demandais tout simplement au ministre si je pouvais lui signaler de pareils cas.

M. le PRESIDENT: Je dirai que l'honorable député s'écarte du règlement en posant cette question.

M. POWER: Je comprends très bien que le président a le droit de me rappeler à l'ordre quand bon lui semble, et il le sait. Mais je demande quand je pourrai porter ces faits à la connaissance du ministre et je ne vois pas pourquoi le président du comité s'en froisserait. J'ai cru comprendre que, en réponse à une question du député de Dorchester, le ministre a déclaré qu'une des raisons de la diminution de ce crédit était que M. Monsarrat avait quitté le service de l'Etat. Qui a remplacé M. Monsarrat?

L'hon. M. REID: Nous avons aboli la position.

M. POWER: Qui a le contrôle du pont de Québec?

L'hon. M. REID: Le conseil d'administration des chemins de fer nationaux canadiens.

M. COPP: Le ministre a-t-il un acheteur dans le département à Ottawa?

L'hon. M. REID: Nous avons un acheteur ici, mais il ne fait pas les achats directement comme autrefois. C'est M. Lavoie qui faisait les achats avant que le Transcontinental et l'Intercolonial ne fissent partie du réseau national. Il a été transféré à Toronto. Nous avons à Ottawa un ou deux employés qui préparent les demandes de fournitures et les achats sont faits par la Commission des achats.

M. COPP: Je remarque dans cet article qu'il y a tant pour un acheteur adjoint, tant pour un acheteur junior, mais qu'il n'est pas question d'acheteur.

L'hon. M. REID: J'ai expliqué il y a un instant que ces titres avaient été donnés par la commission du service civil. Ces employés travaillaient sous les ordres de M. Lavoie, qui avait un personnel assez nombreux quand il était ici. Il fallait garder ces employés pour préparer les demandes

de fournitures à être remises à la Commission des achats.

M. COPP: Que font l'acheteur adjoint et l'acheteur junior? Leur travail se rapporte-t-il aux affaires du département ici ou bien à celles des chemins de fer de l'Etat en général?

L'hon. M. REID: Seulement aux achats pour les canaux. Ils n'ont rien à voir aux chemins de fer. Les achats pour l'Intercolonial, le Transcontinental, le Nord-Canadien et tous ces réseaux sont faits par l'entremise de M. Lavoie, qui est l'acheteur à Toronto.

M. COPP: Pour les achats du service des canaux, ces deux fonctionnaires agissent-ils de leur propre initiative ou doivent-ils rendre compte au ministre?

L'hon. M. REID: Ils n'ont aucune autorité. Les achats sont faits maintenant par la Commission des achats qui achète pour les différents départements.

M. COPP: Sont-ils partie de cette commission?

L'hon. M. REID: Non.

M. COPP: Pourquoi sont-ils là, s'ils n'ont rien à faire?

L'hon. M. REID: Ils préparent les états descriptifs et les demandes de fournitures. Il y a beaucoup de travail préliminaire à faire avant de pouvoir procéder à l'adjudication.

M. COPP: Je vois une dépense pour quatre vérificateurs ambulants.

L'hon. M. REID: J'ai expliqué cela il y a un instant, mais je n'ai pas d'objection à l'expliquer de nouveau. Ces fonctionnaires sont au service du département depuis quelque temps déjà; ils ont beaucoup à faire. Ils étaient là quand nous avions l'Intercolonial et le Transcontinental, et, depuis que ces chemins de fer ont été confiés aux administrateurs, le service des grandes routes a été rattaché à notre département. Toutes les dépenses relatives aux travaux faits par les différentes provinces ont besoin d'être vérifié par nous. Puis, il y a le service des canaux. Il faut envoyer ces vérificateurs à Toronto pour examiner les dépenses qui ont été votées par la Chambre, de sorte que leur temps est bien employé.

M. CAHILL: Etant donné que le ministère ne dirige plus nos chemins de fer, pour quelle raison conserve-t-on un agent d'emplacement de voie?

L'hon. M. REID: Il est toujours occupé par le travail des canaux. Il a ensuite à s'occuper des achats relativement à d'autres travaux. Par exemple, on accorde presque tous les jours des baux pour les propriétés le long des canaux. Je dois ajouter que cet employé faisait le travail pour le chemin de fer de l'Intercolonial. C'est un employé de premier ordre et pour cette raison, nous l'avons prêté à d'autres ministères, les Travaux publics, par exemple.

M. CAHILL: Je n'ai rien à dire de l'employé. Je ne sais pas s'il est de premier ou de troisième ordre, mais je ne puis pas comprendre pourquoi nous adopterions cet item du ministère des Chemins de fer et Canaux quand cet employé n'a pas de travail à faire se rattachant aux chemins de fer. Si son travail relève uniquement des canaux, pourquoi ne pas le dire et éviter la discussion quand nous étudions les crédits des Chemins de fer. J'ai compris que les crédits se rattachent aux chemins de fer et aux canaux, mais, apparemment, tous les fonctionnaires à qui nous votons des appointements ne travaillent que pour les canaux depuis que le Gouvernement s'est lavé les mains des chemins de fer. Est-ce que le sous-ministre est regardé comme sous-ministre des canaux ou comme sous-ministre des chemins de fer?

L'hon. M. REID: Il est sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. CAHILL: Quelles sont ses fonctions comme sous-ministre des Chemins de fer?

L'hon. M. REID: Il a beaucoup à faire touchant les crédits que nous débattons. Nous affectons des sommes considérables au Nord-Canadien et au Grand-Tronc, et le sous-ministre a la responsabilité du travail de préparation de ces crédits.

M. CAHILL: Cela rentre dans ses fonctions comme directeur des chemins de fer nationaux?

L'hon. M. REID: Non, comme sous-ministre.

M. CAHILL: Pourquoi devons-nous avoir un commissaire, un secrétaire et tous ces messieurs, maintenant que les chemins de fer ont été passés à la compagnie?

L'hon. M. REID: Le commissaire a charge des dépenses. Il y en a un dans tous les ministères qui dépensent des fonds considérables.

M. CANNON: Je vois qu'il y a trois secrétaires de l'exécutif. Qui est l'exécutif?

L'hon. M. REID: Il y a trois secrétaires; un pour le sous-ministre, un pour l'ingénieur en chef et un pour le commissaire.

M. CANNON: Et le ministre a aussi son secrétaire?

L'hon. M. REID: Certainement. La commission du service civil a donné le titre de secrétaire aux trois fonctionnaires que j'ai nommés.

M. CANNON: Il me semble extraordinaire qu'on nomme le commissaire, par exemple, comme faisant partie de l'exécutif. Je croyais que l'exécutif d'un ministère se composait exclusivement du chef de ce ministère.

M. CAHILL: Quelles sont les fonctions de l'ingénieur des ponts et structures d'art?

L'hon. M. REID: Il s'agit de M. Montsarrat. Quand le pont de Québec a été terminé on a décidé de garder M. Montsarrat un an ou deux, afin de voir si les travaux étaient bien faits. Nous l'avons gardé ainsi que deux ou trois autres et c'est le titre qui lui a été donné. Il nous a quitté le 31 mars.

M. CAHILL: Est-il retourné à la compagnie?

L'hon. M. REID: Non, il s'est établi à son compte.

M. DUFF: On nous demande de voter $202,000 pour des appointements et $28,000 pour des dépenses casuelles pour le ministère des Chemins de fer et Canaux. Les appointements doivent être payés à 95 fonctionnaires. Il me semble que, comme il ne peuvent avoir autant de travail qu'ils en avaient avant que les chemins de fer fussent passés à la soi-disant compagnie qui a ses quartiers généraux à Toronto, on devrait réduire ce personnel, à moins que le ministre puisse nous prouver qu'il y a autant de travail dans ce department qu'il y en avait il y quatre ou cinq ans. Le pays ne peut certainement pas comprendre comment il se fait qu'il y a autant de fonctionnaires dans ce service maintenant que les chemins de fer sont gérés ailleurs. Je suppose que le ministre n'est pas en mesure de nous renseigner ce soir, mais j'aimerais qu'il dise au comité, quand ses crédits reviendront sur le tapis, combien de fonctionnaires étaient employés sous le gouvernement civil en 1914-1915, ou, disons l'année avant que les chemins de fer aient été passés à la compagnie.

L'hon. M. REID: Je me ferai un plaisir d'obtenir ces renseignements. Je ferai savoir à l'hónorable député toutefois que nos avons diminué le personnel du département l'année dernière. J'ajouterai de plus que le service de la voirie a été transféré au département des Chemins de fer et des Canaux, ce qui entraîne l'addition de quelques fonctionnaires de plus au personnel.

M. CAHILL: Je constate que le nom du commis en chef de la statistique a été rayé du budget pour l'année courante. Y a-t-il encore une division de la statistique dans le département à l'heure qu'il est?

L'hon. M. REID: M. Payne occupait ces fonctions, mais il a été mis à la retraite.

M. CAHILL: Est-ce qu'il n'existe plus de division de la statistique dans le département des Chemins de fer et des Canaux à l'heure qu'il est? Existe-t-il dans aucun département une division de la statistique où les gens peuvent se renseigner?

L'hon. M. REID: Certainement, qu'il en existe. Un bill fut adopté il y a une couple d'années afin de transférer au département du Commerce et de l'Industrie le travail de la statistiques des divers ministères; de plus, la loi décrète qu'un rapport annuel sera déposé sur le bureau, donnant les statistiques pour chaque département du service public. La commission des chemins de fer compile aussi des statistiques.

M. CANNON: Je constate qu'il y a ici un fonctionnaire ayant le titre de "Chercheur de dossiers." Dois-je conclure que les dossiers du département sont perdus et que ce fonctionnaire est censé les chercher?

L'hon. M. REID: Nous avons dans le département un vieux fonctionnaire, M. Ross, qui s'occupe de fournir les dossiers quand on en a besoin. Nous recevons de nombreuses demandes de documents de la part du public; or, ce vieux fonctionnaire, qui fait cette besogne depuis fort longtemps, a mission de déterrer les documents demandés.

M. CANNON: Ne serait-il pas préférable de désigner ce fonctionnaire sous le nom de "gardien des dossiers"? Est-ce la commission du service civil qui lui a conféré ce titre?

L'hon. M. REID: Oui.

M. CANNON: Je désirerais que le ministre exerçât une plus grande influence sur la commission.

L'hon. M. REID: Je le voudrais bien moi aussi.

M. CANNON: N'importe qui parcourant cette liste et tombant par hasard sur ce titre "Chercheur de dossiers" aurait naturellement l'impresion que des dossiers ont été égarés et que ce fonctionnaire a mission de les retrouver. Si cet employé rempli les fonctions de gardien des dossiers qu'on lui donne un titre approprié. Du reste, je constate que la plupart des titres dont la commission du service civil a assumé la paternité sont loin d'être appropriés aux fonctions qu'ils désignent. Il serait préférable que le ministre vît à faire donner des titres appropriés aux fonctionnaires de son département afin que les gens sachent exactement quelles fonctions ils remplissent.

L'hon. M. REID: Je partage l'avis de l'honorable député. Je suis loin d'être satisfait de certains des titres que la commission du service civil a inaugurés; cependant, les commissaires ont pleine et entière juridiction dans ce domaine.

M. CAHILL: Je désirerais obtenir certains renseignements concernant M. H. Forman dont le nom apparaît à la page "234—W" du Rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. REID: Il remplit les fonctions de trésorier à Toronto. J'aurai des renseignements sur ce fonctionnaire dès que nous aborderons l'examen du prochain item.

M. CALDWELL: Le ministre des Chemins de fer nous a donné l'assurance qu'il n'exerce pas la moindre influence sur le bureau administratif des chemins de fer nationaux. A deux ou trois reprises différentes, il a avoué que le sous-ministre assiste aux réunions du bureau des administrateurs de sorte qu'il peut exercer une certaine influence sur leurs décisions. Le sous-ministre agit-il sous la direction du ministre? Dans l'affirmative, nous sommes en mesure d'établir la relation et de démontrer que le ministre d'une manière indirecte, par l'intermédiaire du sous-ministre, exerce une certaine influence sur les délibérations du bureau.

L'hon. M. REID: Je dois répondre dans la négative.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

La séance est levée à onze heures vingt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable EDGAR N. RHODES, Orateur.

Jeudi, 7 avril 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT D'UN RAPPORT DU COMITÉ DES BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

M. STEELE: Je présente le rapport du comité permanent des projets de loi d'intérêt privé.

2e LECTURE

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par l'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Le rapport établissant à combien étaient cotées, en janvier 1918, les différentes catégories d'actions du Grand-Tronc.

QUESTIONS

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

SALAIRES DES EMPLOYES DU RÉSEAU DE L'ETAT

L'hon. M. MURPHY demande:

1. Quels salaires payés actuellement, par comparaison avec ceux de 1916, par mois, par jour, ou par heure, sur les chemins de fer nationaux, pour les catégories suivantes de travailleurs: mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, serre-freins, ouvriers des ateliers, agents et télégraphistes, facteurs, cantonniers, et ouvriers des ponts et bâtiments?

2. Y a-t-il eu modification quelconque des conditions de travail depuis 1916, entre autres de la durée de la journée de travail, des règlements relatifs aux heures supplémentaires, etc., qui a augmenté les salaires au delà des changements de tarifs? Dans l'affirmative, quels sont ces modifications pour chacune des catégories indiquées au n° 1?

3. Quels seraient par comparaison avec 1916, les salaires payés aux mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et serre-freins (tenant compte d'une moyenne d'heures supplémentaires) dans les services suivants: service direct (voyageurs) service local (voyageurs), service direct et service local des marchandises?

4. Quels sont par comparaison avec 1916 les salaires mensuels des catégories suivantes: ouvriers des ateliers, serre-freins, agents et télégraphistes, facteurs de halles, cantonniers et ouvriers des ponts et bâtiments?

5. Quels seraient, au tarif actuel, et par comparaison ou avec 1916, les salaires mensuels des employés des catégories suivantes s'ils devaient donner les mêmes heures réglementaires du travail qu'en 1916?

6. Des catégories de travailleurs indiquées dans les questions précédentes ont-elles reçu des compensations ou privilèges en sus de leur paye,

—entre autres des commissions, loyer réduit ou gratuit, logement, chauffage, éclairage, transport, etc.? Dans l'affirmative, quelles sont en général ces concessions, et à quoi les estime-t-on dans les cas individuels?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): La réponse est fort longue et il faudrait près d'une demi-heure pour la lire. Cependant, le sujet offre beaucoup d'importance et je voudrais que les renseignements parussent dans le hansard, si c'est possible.

L'hon. M. LEMIEUX: Dispensez-vous de la lire.

[NOTE.—La réponse à la question précédente sera annexée aux Débats. — L'EDITEUR.

PROMOTIONS AU BUREAU DE POSTE DE TORONTO

M. HOCKEN demande:

1. Combien de promotions ont été accordées au bureau de poste de Toronto, depuis le 1er février 1921?
2. Par quelle autorité ces promotions ont-elles été faites?
3. Quels sont les noms des personnes promues?

L'hon. sir HENRY DRAYTON:

1. Deux. Il peut se trouver au bureau de poste de Toronto des commis que le nouveau classement a fait monter d'un cran, mais on ne peut pas considérer qu'ils ont été promus.
2. Par l'autorité de la commission du service civil.
3. Mlle E.-A. Robinson et M. H. Davis.

REV. M. N. TAPPERT

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Le gouvernement fédéral a-t-il à une époque quelconque payé, depuis six ans, pour des blessures reçues dans une émeute une indemnité au révérend N. Tappert, citoyen américain qui demeurait il y a quelques années à Kitchener?
2. Dans l'affirmative, quel était le chiffre d'indemnité?
3. Dans la négative, une demande d'indemnité a-t-elle été faite?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. Non.
2 et 3. Répondu sous le n° 1.

LE VAPEUR CANADIAN BEAVER

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Le vapeur *Canadian Beaver* a-t-il quitté Halifax pour les Barbades, le 28 mars 1921, ou vers cette date?
2. Ce vapeur est-il aménagé pour les passagers? Dans l'affirmative, pour combien?

[L'hon. M. Murphy.]

3. Combien de passagers ce vapeur avait-il dans le voyage susdit?
4. Quel est sa portée en lourd, et combien de tonnes de fret portait-il de Halifax, dans ce voyage?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Les bulletins de la douane indiquent que le vapeur *Canadian Beaver* est parti d'Halifax pour les Barbades le ou vers le 26 mars 1921.
2. Non.
3. Le département n'en sait rien.
4. La portée en lourd du vaisseau est de 3,972 tonnes et demi. Le département n'est pas renseigné sur la quantité du fret transporté lors de ce voyage.

SURVEILLANTS DU SERVICE DE LA TRACTION SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX.

L'hon. M. LEMIEUX demande:

1. Combien de contremaîtres du service de la traction sont actuellement à l'emploi du réseau national canadien?
2. Quels sont leurs salaires?
3. Quels sont leurs devoirs?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Les employés anciennement connus comme contremaitres de la traction s'appellent maintenant aides-mécaniciens. Les chemins de fer nationaux du Canada en emploient actuellement trente-deux.
2. Divers salaires variant de 250 à 325 dollars par mois.
3. Les aides-mécaniciens font les travaux de mécanique dans les secteurs de surintendance auquels ils sont assignés, y compris la surveillance des mécaniciens de locomotives et des ouvriers des ateliers.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS

Par M. REID (Mackenzie):

1. Quel est le nombre total des personnes employées par le gouvernement fédéral, en comptant les services intérieur et extérieur, à part les chemins de fer de l'Etat?
2. Combien de personnes sont employées par les chemins de fer de l'Etat?

Par M. WRIGHT:

1. Combien de fonctionnaires le Gouvernement a-t-il dans les Iles-Britanniques?
3. Combien de fonctionnaires le Gouvernement a-t-il aux Etats-Unis?
4. Combien de départements y maintient-il?

QUESTION RELATIVE À UNE ENQUÊTE SUR LES GRAINS

L'hon. M. CRERAR: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aurais une

question à faire au Gouvernement au sujet d'une dépêche du correspondant particulier de la *Gazette*, de Montréal, dépêche qui, à ce que je crois, a été publiée dans les colonnes de ce journal lundi dernier, et suivant laquelle le Gouvernement aurait décidé de faire tenir une enquête sur les grains, les deux commissaires enquêteurs devant être M. le juge Hyndman, d'Edmonton, et M. Staples, actuellement membre de la commission des grains. J'aimerais à demander au premier ministre si cette nouvelle est vraie.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre) : Le Gouvernement n'a désigné personne pour tenir une enquête sur les grains, et le conseil n'a pas rendu de décret pour autoriser la tenue d'une telle enquête en vertu de la loi. On a demandé à certaines personnes si elles accepteraient la tâche, mais c'est tout ce qui a été fait.

L'hon. M. CRERAR: Je veux aussi demander si le Gouvernement a décidé de faire faire cette enquête et, dans l'affirmative, quand elle devra s'ouvrir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami possède assez d'expérience et est assurément assez éclairé pour savoir à n'en pas douter qu'en pareil cas le Gouvernement fait connaître ses décisions par voie de décret. Sa décision, on la connaîtra quand le conseil rendra un décret portant sur cette affaire.

L'hon. M. CRERAR: La réponse n'est pas précisément lumineuse.

M. ARCHAMBAULT: Pouviez-vous vous attendre à autre chose?

DISCUSSION D'UNE MOTION TENDANT AU VOTE D'UN SIXIEME PROVISOIRE

La Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances) propose la motion suivante:

La Chambre décide d'accorder à Sa Majesté, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922, la somme de $71,499,703.70, soit le sixième du montant de chaque crédit inscrit au budget principal dudit exercice, et le sixième de l'indemnité provisoirement accordée au personnel des services intérieurs et extérieurs, et qui est inscrite au budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922.

Des DEPUTES: Combien?

M. le PRESIDENT: Mieux vaut peut-être que le président redise l'objet de la motion. Celle-ci est faite par le ministre des Finances et tend au vote du sixième du budget de l'exercice courant. Le comité décide-t-il d'adopter cette motion?

L'hon. MACKENZIE KING: Monsieur le président, je considère qu'il y a lieu de s'opposer très fortement à cette demande du ministère. A mainte et mainte reprise, les députés de la gauche ont rappelé que le public ne peut exercer de surveillance sur les dépenses que si nous avons toute latitude pour scruter les détails de tous les crédits avant qu'il n'en soit voté un seul. Nous tenons d'autant plus à sauvegarder le droit du public à cet égard que les dépenses sont plus fortes que jamais, les budgets dont on a déjà jusqu'à présent saisi la Chambre se chiffrant à 500 ou 600 millions de dollars. Nous n'avons guère eu d'occasion d'examiner ces budgets dont maints articles prêtent beaucoup à la critique et sont, nous l'espérons du moins, susceptibles d'être considérablement réduits. Comme on n'a pas donné à la Chambre l'occasion de scruter les divers chefs de dépense, nous considérons qu'il ne convient pas d'exiger que nous votions à l'aveugle le sixième des crédits que le Gouvernement désire se faire ouvrir.

Vers la fin de la dernière session, nous avons fait observer au Gouvernement que pour mettre le Parlement en mesure d'exercer sa surveillance sur les dépenses publiques, il serait bon de convoquer les Chambres à une époque moins avancée de la nouvelle année civile, sinon avant l'expiration de l'année précédente, et certains membres du cabinet nous ont donné l'assurance qu'il en serait ainsi. Si le Parlement n'a été convoqué qu'à la mi-février, la faute en est entièrement au ministère et nullement aux membres de la Chambre. Dans ces circonstances, monsieur le président, nous fondant sur le grand principe que le peuple a le droit d'être mis au fait de l'emploi que l'on fera des deniers qu'il est obligé de verser sous forme d'impôts, le devoir nous incombe de nous opposer énergiquement au vote de ce sixième provisoire, vote qui ferait perdre à la Chambre l'occasion de scruter les détails des divers articles du budget.

En prenant cette attitude, nous n'avons aucun désir de mettre le personnel administratif dans l'embarras ni de lui faire porter la peine que mérite la négligence du Gouvernement; on nous trouvera prêts à faire le meilleur accueil à toute proposition relative aux mesures qu'il pourrait y avoir lieu de prendre à l'égard des appointements

du personnel des services intérieurs et extérieurs. Quant aux autres dépenses, le Parlement a le droit, sauf entente préalable, d'examiner minutieusement chaque article des crédits avant de les adopter.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, il est vrai que l'honorable chef de l'opposition (Mackenzie King) a appelé l'attention du ministère sur l'avantage de réunir les Chambres plus tôt et je crois que c'est ce qui a été fait. Il est vrai également que, durant la dernière session il s'est opposé à la pratique de voter des crédits intérimaires. Ses objections se rapportent à un principe en vogue depuis nombre d'années, et je crains bien que les exigences des affaires parlementaires nous forcent de maintenir ce principe des crédits intérimaires. Ce n'est pas un nouveau principe que l'on attaque, pas plus qu'il n'est confiné au Canada. C'est la coutume de tous les gouvernements parlementaires et les deniers publics dépendent des associations délibérantes ou parlements.

Vu l'objection soulevée par mon honorable ami sur cette question de principe, j'ai examiné un ou deux précédents afin de savoir exactement ce qu'est ce principe et sur quoi il est basé. Je citerai d'abord la procédure de la chambre des communes anglaises" par Redlich, célèbre auteur. Voici ce qu'il dit:

Il est inutile de rien ajouter à ce qui a été dit au sujet des crédits supplémentaires, mais il faut étudier d'un peu plus près la façon dont la Chambre des communes pourvoit aux besoins courants avant que les derniers crédits aient été adoptés. Ce qu'il y a de particulier c'est qu'un versement partiel, une mesure provisoire, pour l'administration financière nationale, a été convertie en une partie organique indispensable des finances de l'année. Comme l'exercice se termine le 31 mars, et que le Parlement ne reçoit pas les crédits avant le commencement du même mois, il est absolument impossible que les subsides de l'année soient accordés avant que l'exercice commence. De plus, le rouage traditionnel des affaires parlementaires étend à toute la durée de la session de la discussion des subsides, ou du moins à la plus grande partie de la session, nécessité indispensable de la tactique politique et de l'administration parlementaire. D'un autre côté, le Gouvernement doit avoir de l'argent le 1er avril, et le Parlement seul peut le lui donner. La disposition annuelle requise n'est pas faites, comme dans la plupart des contrées continentales, en donnant l'autorisation temporaire de prélever des impôts et de faire des dépenses sur le même pied que dans l'année écoulée, pas plus qu'il n'y a un versement d'une partie aliquote du total estimatif comme pour les douzièmes du budget français. La méthode adoptée montre clairement la suprématie financière de la Chambre des communes qui accorde des versements provisoires, des avances sur la base des crédits présentés à la Chambre.

Il fut un temps, monsieur le président, où la loi de finance provisoire ne nous a pas causé autant d'ennuis que depuis quelques années. C'était lorsque notre exercice financier se terminait le 30 juin; alors nous avions tout ce temps-là de plus pour l'étude de nos crédits. Mais même sous l'ancien régime—et je n'ai pas cru nécessaire de remonter plus loin qu'à quelques années en arrière—lorsque l'exercice financier prenait fin le 30 juin, je vois que, à la session de 1899, une loi de finance provisoire a été votée aux dates suivantes. L'ouverture du Parlement a eu lieu le 16 mars et la prorogation, le 16 août; le budget principal a été déposé sur le bureau le 24 avril, soit un mois plus tard après la convocation des Chambres, et les subsides provisoires ont été votés le 5 juillet. Et encore, en 1903, nous avons eu des subsides provisoires d'un cinquième. Voici les dates: le Parlement s'est ouvert le 12 mars; la prorogation a eu lieu le 24 octobre; le budget principal a été déposé le 16 mars et les subsides provisoires le 8 juillet. L'année suivante, en 1904, on a présenté une loi de finance provisoire. Puis la date de l'exercice a été changée, en 1906-1907. En 1907, la loi de finance provisoire a été d'un cinquième. En 1908, il y a eu deux lois de finance provisoire, toutes deux pour un huitième respectivement. Les subsides provisoires de 1909 ont été d'un quart ainsi que ceux de 1910. En 1911, il y a eu deux lois de finance provisoires. Les premiers. . .

M. CANNON: Puis-je demander au ministre en quel endroit du Feuilleton se trouve cette résolution?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Elle n'y est pas. Elle est présentée de la façon ordinaire en comité, avis en ayant été donné avant-hier soir.

M. CANNON: Si je comprends bien, le ministre propose une résolution qui sera suivie d'un projet de loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est une résolution relative à un subside provisoire.

M. CANNON: Elle servira de base à un projet de loi de finance provisoire?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est une résolution en faveur d'un subside provisoire qui, sera suivie d'un projet de loi, de même qu'un bill est subséquemment fondé sur la proposition d'adoption du budget principal.

M. CANNON: Alors, j'en appelle au règlement. Si un bill de finance provisoire doit être basé sur la résolution, je prétends que la motion devait être précédée d'un avis. Il n'y a pas eu d'avis de cette mo-

tion; elle n'est pas au Feuilleton, et je crois qu'il est contraire au règlement de la discuter en ce moment.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A moins que je ne sois tout à fait dans l'erreur, l'honorable député trouvera que jamais il n'a été donné avis de pareille motion. On ne donne pas avis des motions présentées en comité des subsides; elles tombent toutes dans le domaine de la motion générale relative aux subsides.

M. CANNON: Il y a une distinction à faire. Aujourd'hui, l'Orateur a quitté le fauteuil sans motion à cet effet, et nous sommes automatiquement passés en comité des subsides. Si nous avions abordé les prévisions d'un département particulier, le ministre à la tête de ce département aurait pu présenter une résolution sans avis préalable. Mais la situation est tout différente. En présentant une motion en ce moment, le ministre fraye la voie à un bill de finances, et pareille résolution doit être précédée d'un avis. Nous n'avons pas eu d'avis et je prétends que la procédure suivie par le ministre est irrégulière, et que le comité ne peut s'occuper de cette motion à l'heure qu'il est. Il s'agit de débattre une motion qui conduit à un bill de finances, et non pas de nous former en comité de subsides comme à l'ordinaire pour l'examen des prévisions budgétaires d'un département particulier.

M. le PRESIDENT: L'honorable ministre désire-t-il être entendu sur l'objection soulevée, avant que le président donne sa décision?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'aimerais à dire, monsieur le Président, que je n'ai trouvé aucun cas où pareil avis ait été donné. La pratique suivie est celle indiquée par les légistes de la couronne.

M. le PRESIDENT: Ce que prétend l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) est, si je ne me trompe, que la Chambre est automatiquement passée en comité des subsides, que nous ne sommes pas à examiner les prévisions budgétaires d'un département en particulier, et que la motion aurait dû être précédée d'un avis. Rien dans le règlement de la Chambre, rien dans la procédure et les précédents rapportés par différents auteurs qui ont écrit sur le sujet, n'indique d'aucune façon qu'une motion pour subsides provisoires—en d'autres termes pour un crédit provisoire—doive être précédée d'un avis quelconque. Le budget a été soumis au Parlement avec un message du Gouverneur général; il a été renvoyé au comité des subsides, et tout le budget est devant le comité pour qu'il en dispose à son gré. Si le comité des subsides désire voter en bloc un cinquième ou un sixième de la somme totale, le comité en a assurément le droit. C'est pourquoi, quant à ce qui est d'un avis, il n'y en a pas besoin, et telle est ma décision. L'honorable député de Dorchester a, cependant, attiré l'attention sur le fait qu'aujourd'hui l'Orateur..

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas entendu l'honorable député soulever la question dont vous parlez, monsieur le président, se rapportant au fait que nous sommes à jeudi; j'aurais eu quelque chose à dire à cet égard. Je suis d'avis que la lecture de la règle aurait clairement établi qu'elle n'est pas destinée à s'appliquer de façon à exclure pour le jeudi la possibilité d'une motion pour subsides provisoires.

L'hon. M. FIELDING: Pourquoi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais en donner la raison. Si la présidence décidait qu'il en est ainsi, je ne vois pas que le Gouvernement en souffrirait, parce que, si la règle comportait que nous ne pouvons pas voter en bloc une fraction du budget le jeudi ou le vendredi lorsque tous les départements ne sont pas venus devant la Chambre, alors il s'en suivrait nécessairement que si nous allions présenter une motion pour subsides provisoires un mardi, un jeudi ou un vendredi, nous pourrions ensuite nous occuper de n'importe quoi, la règle aurait double application, et je crois que telle n'en a jamais été l'intention.

L'hon. M. FIELDING: Je ne parlerai pas pour le moment de la question générale de l'avis préalable. Je le ferai, si la chose m'est permise, un peu plus tard. D'après le règlement—dont, soit dit en passant, je ne crois pas la gauche particulièrement responsable, mais que la Chambre a jugé sage lors de son adoption—la Chambre peut, le jeudi et le vendredi, s'occuper des subsides sans retard, sans débats. Mais à une condition, à savoir, que ces jour-là on ne peut s'occuper des prévisions d'un département qui ne sont pas déjà venues devant la Chambre. Or, il est plusieurs départements dont les prévisions ne sont pas encore venues devant la Chambre. Je crois ne pas me tromper en disant cela, bien que je sache que l'honorable ministre tâcherait d'éluder la règle en portant le débat sur un article quelconque pris ci et là et de façon à faire passer devant nous chacun des départements.

Si cette règle ne nous permet pas de mettre à l'étude tel ou tel crédit d'un de ces ministères dont le budget n'a pas encore été abordé, je ne vois pas comment nous pourrions le faire pour tous les crédits ensemble. Une telle proposition ne saurait être adoptée que du consentement ou de l'assentiment général.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'insiste simplement sur le fait que si l'on soutient cet avis, il s'ensuit naturellement que les jeudis et vendredis nous pouvons débattre les subsides de n'importe quel ministère.

L'hon. M. FIELDING: Nous discuterons ce point, en temps utile.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de doute sur cette conséquence; il n'y a pas d'autre conclusion possible. A mon avis, ce ne serait pas juste envers la Chambre, bien que cela serait d'un grand avantage pour le Gouvernement.

M. le PRESIDENT: Vu que cet autre point a été maintenant débattu par le très honorable premier ministre le très (hon. M. Meighen) et par l'honorable député de Queen-Shelburne (l'hon. M. Fielding), je dois faire observer que la règle 17 déclare:

> Les jeudis et vendredis . . . monsieur l'Orateur quittera le fauteuil sans poser de question, pourvu que, sauf du consentement de la Chambre, les prévisions budgétaires de chaque département puissent avoir la priorité un jour autre que le jeudi ou le vendredi.

Le cahier de crédits provisoires soumis à notre examen comprend des prévisions pour tous les ministères. Et l'honorable député de Queen-et-Shelburne a fait observer qu'on n'avait pas encore abordé certains d'entre eux. C'est pourquoi on ne peut les délibérer le jeudi ou le vendredi, sans le consentement unanime du comité. Le président est contraint d'en décider ainsi. Si le comité veut qu'il aille plus loin, et qu'il statue sur ce qui pourrait advenir plus tard...

L'hon. M. FIELDING: Je soutiens que l'on ne devrait pas demander maintenant au président de décider ce qu'il fera la semaine prochaine. Je ne veux pas soulever des subtilités de procédures. J'aimerais assister le ministre des Finances autant que je peux en cette matière. Car je sais, par ma propre expérience, les embarras que l'on éprouve en ces occasions. La vraie difficulté, c'est que le Gouvernement, — et ceux qui l'on précédé ont peut-être fait ainsi, — a retardé la convocation du Parlement. Il faudrait convoquer le Parlement tôt; on ne saurait s'attendre, en le convoquant en février, il pourra terminer l'étude du budget pour mars. Je n'en ai pas de doute, mon honorable ami peut citer des cas dans le passé où le Parlement fut convoqué tard. Nous tenons tous à ce que les fonctionnaires publics à Ottawa, — et je ne dirais pas seulement à Ottawa, mais de partout, — touchent leurs appointements. Car ils ne sont pas riches, d'ordinaire. Il serait raisonnable que l'honorable député demandât, avec l'assentiment général, — et je ne tiens pas à lui créer d'embarras à ce sujet, — que l'on vote un provisoire, sous la condition qu'il ne s'appliquera qu'aux appointements, salaires et choses de ce genre. Voici mes motifs de penser. Supposons que l'on ouvre de gros crédits aux chemins de fer, qui soulèvent beaucoup de discussion; et que nous, de ce côté-ci, ayons de justes raisons de rejeter un de ces crédits. Nous voulons avoir l'occasion de les discuter, de les mettre aux voix, — je fais seulement une supposition. Nous pouvons avoir tort, mais c'est notre droit, qu'on ne devrait pas entraver. Et nous voici en train de voter ces crédits-là dont nous ne voulons peut-être pas en bloc. Ce n'est pas logique. L'honorable député pourrait surmonter cette difficulté en consentant, maintenant ou plus tard, à ce que les subsides qu'il demande ne s'appliquent qu'aux appointements et autres salaires. Ce serait une proposition équitable.

Mon honorable ami est parfois méticuleux, — je ne dis pas à l'excès, — sur le chapitre des avis. Voici une question dont on ne nous a donné aucun avis. La nuit dernière, quand nous demandâmes quel serait le programme d'aujourd'hui, on n'a aucunement fait entendre à la Chambre que cette question viendrait sur le tapis, bien qu'il appert qu'on en a fait mention auparavant. Elle ne paraît ni à l'ordre du jour ni aux procès-verbaux. Je ne soulève pas d'objection de forme au sujet de cette lacune, mais je n'ai jamais vu déposer de proposition de ce genre sans entente préalable avec le chef de l'opposition. Je ne dis pas que ce soit nécessaire. Mais je cite mon expérience; et je suis sûr que je suis exact quand j'affirme qu'aucune telle proposition n'a jamais été faite sans une entente préalable entre le ministre des Finances et le chef de l'opposition.

Il n'a pas été question de cela quand nous avons demandé, hier soir, quel serait le programme d'aujourd'hui, mais on nous répondra peut être qu'il en a été question l'autre jour et que nous trouverons la confirmation dans le compte rendu des débats.

Toutefois, je ne désire cependant profiter d'un défaut de procédure; mon désir est d'aider le ministre des Finances et ma suggestion, qui est tout à fait personnelle, est que nous consentions à donner au Gouvernement ce crédit, à condition qu'il soit bien entendu qu'il ne devra s'appliquer qu'aux appointements, salaires et autres dépenses urgentes de ce genre.

Le très hon. sir R. L. BORDEN: J'ai eu dans l'opposition aussi bien que comme membre du Gouvernement, assez d'expérience dans les questions de ce genre. Il est bien évident qu'un crédit provisoire ne peut être accordé qu'avec le consentement de la Chambre, car sur chaque crédit ainsi accordé on pourrait consacrer autant de temps que pour voter l'ensemble des subsides. Par conséquent, il faut le consentement de la Chambre. L'objection faite par l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) s'est déjà présentée, et la difficulté a toujours été réglée en faisant promettre par le Gouvernement, que le fait d'accorder un crédit provisoire sur un article quelconque ne préjugerait en rien du droit de l'opposition de combattre ce même article et de proposer qu'il soit diminué ou complètement éliminé.

L'hon M. FIELDING: Entre temps, on a pu dépenser l'argent.

Le très hon. sir R. L. BORDEN: Si tel n'est pas le cas, les honorables députés ont maintenant la question devant eux et s'ils désirent un nouveau délai jusqu'à ce qu'une conférence ait lieu, c'est la ligne de conduite qu'on devrait suivre dans la circonstance. Je dois dire que j'ai essayé moi-même, étant dans l'opposition, et dans une circonstance particulièrement grave, de refuser tout crédit provisoire; mais, au bout de dix jours, j'étais las d'entendre les doléances de toutes les provinces et même de toutes les municipalités du Canada à ce sujet. C'est avec regret que je verrais abandonner l'habitude qu'on a toujours eue d'accorder des crédits provisoires pour les besoins du service et dans l'intérêt du public.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est toujours un plaisir pour nous d'entendre le très honorable député, et je souhaiterais qu'il adressât la parole plus souvent. Il vient de rappeler à la Chambre qu'il avait fait autrefois de l'obstruction. Il a réussi une fois, malheureusement, et il en résulte qu'il est un peu responsable de l'état dans lquel le pays se trouve aujourd'hui. Je dois dire à mon très honorable ami et au premier ministre (M. Meighen) que pas un d'entre nous, de ce côté-ci de la Chambre, ne désire, dans la grande crise que le pays traverse, entraver d'une façon quelconque la marche des affaires publiques; mais le pays a le droit de s'attendre à ce que les affaires soient conduites suivant le vieille méthode traditionnelle. Est-ce que la principale fonction de la Chambre ne consiste pas à contrôler l'emploi des fonds publics? Oui, c'est bien sa fonction traditionnelle. Nous traversons aujourd'hui une des plus graves crises que le pays ait jamais connues, et on nous demande de voter à la hâte ce crédit provisoire sans aucun examen. Nous avons un déficit énorme et les crédits demandés dans les estimations budgétaires dépassent nos ressources, à moins que nous n'ayons recours à des impositions extraordinaires. Cependant, le très honorable député (sir Robert Borden) vient nous dire avec le sourire sur les lèvres: "J'ai essayé autrefois de faire de l'obstruction et je n'ai pas réussi. Les gens réclamèrent aussitôt de l'argent." Mon très honorable ami n'entendra pas aujourd'hui ce qu'il entendait il y a dix ou quinze ans au sujet des dépenses publiques. A cette époque, les gens consentaient aux dépenses, cars ils savaient que le pays était riche; mais, aujourd'hui, le peuple n'est pas dans le même état d'esprit. Il veut qu'on réduise les dépenses de la milice, de la marine et aussi de la gendarmerie. Je répète encore une fois que je ne tiens pas du tout à créer des obstacles. Ce n'est pas le temps de jouer à la politique.

(*Exclamations.*)

L'hon. M. LEMIEUX: Si les tories sont disposés à jouer la comédie politique, les libéraux et les progressistes ne le sont pas. De plus, je tiens à déclarer ceci: étant donné le déficit de 70 millions qui a été proclamé l'autre jour dans tout le pays par le ministre des Chemins de fer et Canaux quelqu'un devrait avoir le courage de se lever ici pour demander à ce qu'on ne comble pas un tel déficit par un accroissement d'impôts, mais bien par une diminution des dépenses. Si l'on prend en considération la situation financière que le pays subit aujourd'hui, c'est la seule manière de faire face à ce déficit. Pour ma part, je ne crains pas de répéter ici ce que j'ai dit dans des campagnes éloignées touchant les dépenses de fonds publics. J'écoute la voix de ma conscience.

(*Exclamations.*)

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est l'homme qui n'a pas de conscience? J'aurai le cou-

rage, monsieur le Président, de passer des paroles aux actes et j'attendrai avec confiance le verdict de la Chambre. Si je ne le fais pas moi-même, quelqu'un qui en aura l'autorité de ce côté-ci de la Chambre proposera une diminution sérieuse dans le budget de cette année. Je suis prêt à réduire de 50 millions au moins le chiffre des estimés budgétaires. On nous demande de voter deux douzièmes provisoires et, d'après ce qu'a dit le très honorable ministre (M. Meighen), je comprends qu'on n'appliquera rien de cela à des payements susceptibles de provoquer des débats. J'accepte sa parole comme j'accepterais celle de l'honorable ministre des Finances (M. Drayton), mais j'affirme que ce n'est pas une manière de conduire les affaires publiques. Revenons à l'état normal. Depuis six ans nous allons à la dérive. Depuis la guerre, nous roulons dans les millions et le très honorable député de King (M. Borden) est en grande partie responsable de ces folles dépenses de fonds publics faites durant la guerre. Il est bon qu'aujourd'hui, par son avis et sa présence, il vienne en aide à l'héritier infortuné du legs qu'il a donné au pays. Je le répète, revenons à l'état normal et en disant cela, je ne suis que l'écho de plusieurs honorables députés appuyant le Gouvernement et de la demande générale des contribuables. Le moment est arrivé où nous devons revenir au sens commun dans le pays. Nous avons dépensé avec trop d'insouciance et l'heure d'arrêter est assurément venue.

Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui a été élu surtout parce qu'il est homme d'affaires, a pour ainsi dire complètement perdu cette réputation depuis qu'il fait partie du cabinet. Encore une fois, revenons à la normale; sortons de cette fausse sécurité. La difficulté aujourd'hui, monsieur le président, c'est que nous n'avons aucun contrôle des dépenses; nous n'étudions pas en détail les articles du budget, mais nous les acceptons un peu au hasard. Je présume que, dans quelques jours, on nous soumettra le budget et, après quelques semaines de discussion, viendront les jours de la canicule, lorsque tous les députés voudront retourner chez eux. Alors, le peuple sera écrasé encore une fois par des dépenses qui ne pourront se régler autrement que par une augmentation des impôts. Je proteste contre cette manière d'agir et je demande à ce que le comité des subsides de la Chambre revienne à ses fonctions traditionnelles de fouiller en détails tous les crédits et de réduire les dépenses où c'est nécessaire.

[L'hon. M. Lemieux.]

Alors, les honorables ministres pourront nous demander d'adopter certains item n'offrant aucune possibilité de débat, s'il en est sur lesquels la Chambre puisse tomber d'accord. Mais, comme représentant du peuple et comme contribuable je proteste contre cette procédure arbitraire que la motion actuelle nous amènera si elle est adoptée.

L'hon. MACKENZIE KING: Je tiens à remercier le très honorable député de King, ancien premier ministre (M. Borden) d'avoir rappelé à la Chambre et même au premier ministre que la courtoisie et la bonne entente font partie des procédures de la Chambre. Touchant ce qu'a dit mon très honorable ami, qu'on me permette d'ajouter que j'ai toujours compris qu'une sorte d'entente entre le leader du Gouvernement et le chef de l'opposition se faisait sur les questions de subsides provisoires avant qu'elles soient présentées à la Chambre. Dans le cas actuel il n'y a pas eu d'entente entre le très honorable premier ministre (M. Meighen) et moi, pas plus qu'entre le ministre des Finances (M. Drayton) et moi. La motion offerte cet après-midi est la première nouvelle que je reçois des intentions du Gouvernement touchant le vote de crédits provisoires.

Afin que la Chambre puisse parfaitement saisir ce que signifie la manière d'agir des honorables ministres, en tentant de passer ce crédit à la hâte, j'appellerai l'attention des honorables députés sur le fait que le montant qu'on nous demande de voter maintenant, s'il représente un sixième des estimés budgétaires, constitue une somme de 100 millions. Nous sommes venus ici sans être en aucune manière prévenus qu'on nous demanderait de voter 100 millions et les honorables députés de la droite nous disent que par la seule force du nombre ils entendent faire passer ce vote au Parlement sans nous donner le temps d'examiner les détails de dépenses qu'il comporte.

Si mon très honorable ami veut diriger le Parlement par la force, il peut le faire, mais je lui déclare que ce sont là des méthodes à la prussienne. Je propose que nous de ce côté de la Chambre nous nous conduisions en conformité des méthodes britanniques...

(*Exclamations.*)

L'hon. MACKENZIE KING: Des honorables députés de la droite ne semblent pas se rendre compte de ce que signifie le mot britannique. Je tiens à leur dire que partout où il y a eu un Parlement qui s'est conformé aux traditions britanniques, il a dé-

fendu les droits du peuple en le protégeant contre les dépenses extravagantes du Gouvernement. Il a été le défenseur des droits qu'ont les représentants du peuple au Parlement de contrôler les dépenses publiques et le trésor public et ce droit a toujours pu s'exercer au comité des subsides en donnant aux députés la plus grande liberté de discuter chaque article du budget avant que l'ouverture du crédit soit approuvé par le Gouvernement. Il n'y a que deux manières de diriger les affaires publiques: l'une consiste à tenir compte de la raison, de la discussion, l'entente; l'autre, à compter sur sa force. Il n'y a pas d'autre alternative. Les honorables députés ministériels n'ont pas encore essayé la première méthode. Il ne nous ont même pas accordé une occasion de considérer si le crédit particulier auquel ils demandent au Parlement de consentir devrait ou ne devrait pas être accordé soit en entier soit en partie. Je déclare, monsieur le Président, que la majorité du Gouvernement ne réussira pas à nous contraindre à voter $100,000,000. A moins d'obtenir quelque chose qui ressemble à une entente entre les deux partis nous ne consentirons pas à la proposition de voter un pareil montant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je tiens à dire que je partage l'avis de mon honorable ami au sujet de la courtoisie qui devrait exister dans cette Chambre. J'aimerais que l'on discute au moins quelques-unes de nos questions importantes sans montrer autant de fougue et peut-être avec un peu plus de justice. Il n'y a pas de doute que nous devrions donner un avis convenable, mais j'avais compris que l'honorable député refusait absolument d'avoir quoi que ce soit à faire avec le budget provisoire. Je peux me tromper, mais à moins de ne pas en croire mes yeux et mes oreilles il a déclaré dans cette Chambre, au cours de la présente session, qu'il n'y aurait pas de douzièmes provisoires. De sorte que, dans les circonstances, je ne connaissais pas d'autres manières de présenter la chose que celle que j'ai employée. Mais je tiens à dire ceci: si, malgré la déclaration qu'a faite mon honorable ami il y a quelques semaines, il ne consent pas à discuter cette question aujourd'hui, je ne veux certainement pas le prendre par surprise et je consentirai au renvoi de la proposition. Mais avant d'en arriver là, je pense que nous devrions comprendre un peu plus clairement où nous sommes et où nous en sommes.

En premier lieu, je me demande si nous pouvons en finir avec les déclarations exagérées.

M. CANNON: Je ne veux pas interrompre le ministre et je suis prêt à le traiter avec toute la courtoisie à laquelle il a droit. D'autre part, je désire rappeler au comité que le président a décidé que la discussion était irrégulière.

M. le PRESIDENT: Le président n'a pas précisément décidé que la discussion était irrégulière. Il a décidé que la résolution ne pouvait être prise en considération que du consentement unanime. La discussion a été clairement donnée, et comme les honorables membres des deux côtés ont commencé à discuter la question, j'ai présumé que cela se faisait de consentement unanime.

M. CANNON: Je soulève une objection.

M. le PRESIDENT: Naturellement, à propos d'une motion quelconque qui exige le consentement unanime, un honorable député a le droit en tout temps, avant l'adoption de la motion, de s'opposer à sa discussion. L'honorable député de Dorchester (M. Cannon) s'étant objecté à l'adoption, je dois maintenir son objection; mais en toute justice pour le ministre des Finances (sir Henry Drayton) je pense que de consentement unanime il pourrait continuer ce qu'il a à dire et nous pourrions passer alors à un autre sujet.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant d'abandonner cette question d'avis donné, le très hon. premier ministre appelle mon attention sur le fait que l'avant dernier soir nous avons donné avis que nous avions l'intention de faire cette proposition. L'avis a été donné ainsi:

L'hon. Mackenzie King: Quels seront les travaux de demain?

Le très hon. M. Meighen: La Chambre se formera en comité des subsides pour l'examen des crédits des ministères du Travail et des Chemins de fer. Les crédits de ces deux départements viendront d'abord sur le tapis. Nous aborderons aussi la discussion de deux ou trois propositions du Gouvernement, mais il est peu probable qu'elles soient susceptibles de donner lieu à débat. Nous avons donné avis aujourd'hui d'une motion concernant le vote des subsides provisoires que nous aborderons également, si l'avis est suffisant.

J'ajouterai que les juristes reçurent l'instruction de donner l'avis en question; cependant, ils ont prétendu que cela n'était pas nécessaire et la décision que le président a rendue aujourd'hui, concorde avec l'opinion de nos jurisconsultes.

L'hon. Mackenzie King: Quand cet avis a-t-il été donné?

L'hon. sir Henry Drayton: Cet après-midi, je crois.

L'hon. Mackenzie King: Je n'en ai pas eu connaissance.

Le très hon. M. Meighen: Il a dû être simplement déposé.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Continuez; lisez l'extrait en entier: "Je suppose"...

L'hon sir HENRY DRAYTON: (Lisant.)

L'hon Mackenzie King: Mon très honorable ami parle de continuer l'examen des crédits du département des Chemins de fer demain. Il serait peut-être préférable de décider la motion dont il a donné avis avant d'aborder l'étude du budget du département des Chemins de fer. Nous désirons savoir avant d'entreprendre la discussion de ces crédits quels sont les renseignements que nous pourrons obtenir de ce comité une fois qu'il sera en fonctions.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Je ne vois pas de déclaration formelle en tout que cette question sera mise sur le tapis.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous sommes à entendre que nous présenterons une motion à l'effet d'obtenir un subside provisoire.

L'hon. M. FIELDING: Pour le programme du lendemain. L'avis indirect que nous avons reçu hier soir est d'une nature absolument différente.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Parfaitement; cependant, il ne prêt à aucune équivoque. La déclaration du premier ministre est claire...

M. LAPOINTE: Comme le sont du rest, toutes les déclarations du premier ministre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON. ... et nos honorables amis ne peuvent s'attendre d'être traités avec la plus extrême courtoisie ici, s'ils continuent à nous accuser d'avoir recours à des faux-fuyants, à propos de tout et à propos de rien. Les paroles que j'ai citées sont claires. Or, voyons donc un peu, si nous pouvons laisser de côté les chiffres extravagants pour nous en tenir à l'examen des faits véritables. Dieu seul sait si les chiffres sont déjà assez élevés, sans qu'il soit nécessaire de les grossir par l'imagination. Cependant, la résolution ne réclame nullement le vote du crédit de $100,000,000 auquel mes honorables amis font allusion, bien qu'il s'agisse en réalité d'une forte somme. Nous demandons au Parlement de nous voter une somme n'excédant pas $71,000,000 — c'est-à-dire le sixième provisoire — soit pour être plus exact le montant de $71,499,703.70.

Cependant, l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) se montre et nous accuse de ne pas respecter la coutume ou la tradition qui est suivie en Angleterre. Eh bien! c'est là la coutume que l'on suit chaque année au parlement britannique. C'est la méthode en honneur aux Communes anglaises et c'est le seul moyen d'atteindre le but visé.

Je ne demande pas à mon honorable ami de me croire sur parole; j'ai cité tout à l'heure, plusieurs autorités en cette matière, afin de montrer exactement quelles sont les méthodes en honneur au parlement anglais. Or, l'honorable député de Gaspé et le chef de l'opposition nous accusent d'adopter des méthodes antibritanniques, parce que nous suivons l'exemple que nous trace le doyen des parlements.

L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) prétend de son côté que nous devrions convoquer plus tôt le Parlement en session. Or, à l'époque où l'honorable député convoquait le Parlement en session plus tôt, il suivait exactement les méthodes que nous adoptons à l'heure qu'il est.

Il administrait les finances du Canada au cours de l'exercice de 1906-1907. Le Parlement fut convoqué en session le 22 novembre 1906; et pourtant, au cours de cette session, le Parlement adopta deux bills de finance provisoire, bien que la session eût été convoquée dans le cours du mois de novembre.

L'hon. M. LEMIEUX: Notre bilan s'était soldé par un excédent cette année-là.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Je n'en sais rien; cependant, je réponds à l'un des griefs présentés par nos adversaires et je leur fais observer qu'au cours de la session de 1906-1907 le Gouvernement du jour a été dans l'obligation de faire voter à deux reprises différentes des subsides provisoires, bien que le Parlement fût en session depuis le milieu de novembre.

Et encore, en 1909-1910, la session commença en novembre; cependant, le Gouvernement du jour fit voter un sixième provisoire. L'année suivante, en 1911, le gouvernement libéral fit voter par le parlement, à deux reprises différentes, une loi de finance provisoire, soit un sixième provisoire et les trois douzièmes du reliquat du budget.

A la vérité, c'est une coutume bien établie; je le demande donc à mes honorables amis, est-ce que je ne m'appuie pas sur un bon précédent lorsque je suis les méthodes mises en honneur par l'honorable député de Queen-et-Shelburne)?

J'ai par devers moi les déclarations qui ont été faites au cours du débat qui fut soulevé à ce sujet en 1903. Je n'ai pas l'intention de citer au long le compte rendu

du hansard; cependant, mon honorable ami a répondu de façon à démolir l'objection que l'on fait valoir à l'heure qu'il est relativement aux traitements.

Il faisait observer, par exemple... Mais je fais mieux de citer ses propres paroles:

> Toutes les affaires qui se peuvent discuter à l'occasion de ces crédits restent naturellement devant la Chambre, et il faut les reprendre une à une pour obtenir les quatre autres cinquièmes. La marche que nous proposons de suivre dans le moment ne limite donc d'aucune façon le débat le plus libre et le plus complet. Elle facilite simplement le vote d'une partie des subsides, dont nous aurons bien besoin d'ici à la fin du mois.

Il fut question d'articles de dépense à l'occasion desquels il pourrait y avoir des objections et de l'embarras, et quelques-un de ces messieurs furent cette fois d'un avis absolument opposé à celui qu'ils émettent aujourd'hui. Cette fois-là, voici en quels termes s'est exprimé l'ex-premier ministre (sir Robert Borden):

> Peu m'importerait d'être dans la situation d'avoir à enlever à quelqu'un des membres de la gauche le droit de faire une proposition tendant à biffer tout l'article de dépense parce que nous aurions voté ce cinquième dont une partie pourrait être employée à des travaux publics.

Sur ce point, l'honorable député de Queen-et-Shelburne s'est exprimé ainsi:

> Dans tout cas particulier, il serait trop tard naturellement pour retrancher l'article si nous avions entamé sur la loi de finance un débat suivi du vote d'un cinquième. J'espère cependant que cette circonstance ne se renouvellera pas. Au reste, de même que l'honorable député, je désire une complète discussion de cette affaire, en vue de faciliter le vote d'une résolution devenue indispensable au service public. Je me rends parfaitement compte de cette nécessité, et c'est dans cette vue seulement que j'accepte la situation.

Comme je l'ai dit, c'est là un point que l'on soulève chaque année et, par deux fois déjà, je constate que l'honorable député a fait allusion à toute l'affaire comme étant de pure forme. Je suis sûr que l'honorable député se rend compte de cette circonstance qu'il s'agit d'autre chose que d'un simple paiement de salaires. Il y a de la houille à payer, des approvisionnements, des entreprises dont il faut poursuivre l'exécution. Il a refusé déjà d'aborder l'examen de toute autre chose que de son budget régulier, dont le vote lui permettrait de pourvoir à ces besoins, et je crois bien que, cette fois-ci, nous aurons à lui refuser tout vote autre que celui des sommes qui le mettront à même de faire des affaires et de continuer le paiement des comptes. Je suggérerais donc, monsieur le Président, la remise à demain d'un débat sur cette motion.

M. ARCHAMBAULT. Ainsi soit-il.

M. le PRESIDENT: Si Henry Drayton propose que l'examen de la résolution soit ajourné.

M. CANNON: Comment une motion peut-elle être ajournée quand elle a été déclarée régulière.

M. le PRESIDENT: C'est le débat qui est ajourné. Si l'on désire un retrait de la motion, laquelle serait soumise de nouveau, c'est un procédé que l'on peut suivre.

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Autant vaudrait retirer la motion. La seule chose à quoi je pense, c'est que, sans mettre en doute la justesse de votre décision, monsieur le Président, nous nous préparons des embarras pour l'avenir. Comme il arrive bien des fois, c'est un point que l'on a évidemment omis de régler dans l'élaboration du règlement. Comme vous alliez le faire entendre vous-même, monsieur le Président, il s'en suivra indubitablement que l'examen d'un simple crédit provisoire, ne serait-ce que du quart de la totalité du budget, mettrait à néant l'effet de la règle. La Chambre pourrait alors se former en comité des subsides, jeudi ou vendredi, et discuter le budget de n'importe quel service sans avis préalable. C'est à cause de cela que j'ai prévenu certains députés du risque qu'ils assumaient en soulevant cette question et en insistant pour qu'elle fût décidée.

On voudra bien admettre, je pense, que jamais, dans l'intention de ses rédacteurs, la règle dût avoir cet effet; elle n'a eu d'autre intention que d'autoriser la proposition d'un vote contre un département, le jour où l'on aborde pour la première fois l'examen des crédits de ce département. Ceci ne pourrait se faire jeudi ni vendredi, vu l'absence d'une motion tendant à un examen des subsides en comité. Cette motion n'existe que pour lundi, mardi et mercredi, et c'est pourquoi cette décision change toute la question. Je ne demande point qu'une décision soit rendue immédiatement; j'aimerais à y penser un peu. Au reste, peut-être pouvons-nous arriver à une entente, annuler peut-être la décision, ou encore établir un précédent qui n'aurait pas l'effet et les conséquences que cette décision va avoir. Quoi qu'il en soit, nous pourrons toujours examiner cette affaire demain.

L'hon. M. FIELDING: Je désirerais faire observer à mon honorable ami que nulle règle relative à un département n'est mise en jeu par une motion pour des subsides et, à cet égard, la règle, puis-je dire, est en défaut.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais, mais le point a été soulevé dans la discussion et c'est par ce moyen qu'il a été décidé lors du débat relatif au règlement de clôture. Je sais que nul service n'est particulièrement mentionné.

D'après l'usage, tout membre de l'opposition peut proposer un amendement de blâme à n'importe quel ministère.

M. CANNON: Quelle est la décision?

M. le PRESIDENT: La motion est retirée.

Ministère de la Marine.—Programme de construction maritime.—Somme requise pour la construction de navires suivant le programme du Gouvernement, $8,330,000.

L'hon. C. C. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je commencerai par quelques mots en réponse à certaines observations présentées par le député de Red-Deer (M. Clark) et le député de Maisonneuve (M. Lemieux), il y a eu mardi dernier huit jours, quand j'ai déposé le rapport annuel relatif aux recettes de la marine marchande de l'Etat.

L'honorable député de Red-Deer me pardonnera, sans doute, de rectifier ce qu'il a dit des entreprises adjugées jusqu'à la date de l'armistice, 11 novembre 1918. J'ai pour lui la plus haute estime, j'admire sa tenue parlementaire, son éloquence et surtout sa logique. Je ne suis pas toujours d'accord avec lui sur les questions publiques, mais je l'ai toujours trouvé logique depuis que je le connais. Il n'a pas craint de condamner le programme de construction maritime que j'ai eu l'honneur de soumettre à la considération de la Chambre le 4 avril 1918. Il a déclaré franchement qu'il n'en augurait rien de bon.

Cependant, je tiens à le reprendre sur un point. A l'en croire, les entreprises adjugées jusqu'au 11 novembre 1918 représentaient 16,000,000 de piastres, et le Gouvernement aurait dû mettre fin à ces dépenses dans ce temps-là. Eh bien, c'est non pas $16,000,000 mais $45,000,000 que ces entreprises représentaient jusqu'alors.

Voilà la seule rectification que j'ai à apporter à la déclaration de l'honorable membre.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable ministre se rappelle-t-il le discours qu'il prononçait vers le 5 décembre de cette année-là, à l'occasion du lancement des deux premiers navires?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. CLARK (Red-Deer): N'a-t-il pas mentionné, dans ce discours, le chiffre de $16,000,000?

[L'hon. M. Fielding.]

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, en effet, et voici pourquoi: Ces $16,000,000 représentaient la valeur des entreprises dont un décret du conseil avait alors rendu l'adjudication définitive, mais le Gouvernement avait contracté des engagements pour $45,000,000. Je comprends donc pourquoi mon honorable ami a devant les yeux le chiffre de $16,000,000 plutôt que le chiffre de $45,000,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): N'avait-on pas adjugé des entreprises pour $45,000,000, jusqu'au 11 novembre 1918?

L'hon. M. BALLANTYNE: Voici exactement les chiffres: valeur des marchés signés le ou avant le 11 novembre 1918, $29,299,991.40; valeur des marchés approuvés par décret du conseil le ou avant le 11 novembre 1918, mais non signés, $16,359,703. Nous avions donc contracté, jusqu'au 11 novembre 1918, des engagements jusqu'à concurrence de $45,659,694.40.

M'adressant maintenant à l'honorable député de Maisonneuve et de Gaspé (M. Lemieux), je vais lui répondre avec plus de modération et plus d'impartialité qu'il n'en a mis dans son attaque contre moi. A peine avais-je terminé mon exposé, l'autre jour, qu'il a proclamé avec sa chaleur et son éloquence accoutumées, avoir été en faveur de notre programme de construction maritime pour les fins de la guerre seulement, et a déclaré que dès le jour de l'armistice le Gouvernement aurait dû annuler tous les marchés non encore exécutés. Il ne pouvait comprendre, disait-il, que le Gouvernement osât persister à dépenser tant de millions de plus, pour fins de construction maritime; il a même ajouté, sous forme de compliment particulier à l'adresse du ministre de la Marine, que la continuation de ces dépenses ne pouvait s'expliquer que par l'entêtement de ce ministre. J'admire l'éloquence et toutes les autres qualités dont mon honorable ami est doué, mais je ne puis rendre à sa logique le même hommage que j'ai rendu, il y a un instant, à celle de l'honorable député de Red-Deer.

En apparence, les souvenirs de mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) ne sont pas fidèles. Nous l'entendions dire tantôt combien il était frappé du chiffre de la dette publique et il promettait d'exercer son habileté et son influence en cette enceinte pour faire retrancher 50 millions de dollars du budget. Pourtant, au mois de mai 1919, lorsque le comité examinait le crédit de 30 millions de dollars destiné au maintien du programme de construction ma-

ritime de l'Etat, si l'honorable député avait alors été du même avis qu'aujourd'hui, la Chambre se serait attendu qu'il profiterait d'une circonstance si propice pour élever la voix et dire: je n'approuve pas le programme de construction maritime du ministère; naturellement je l'ai bien accueilli pendant la guerre, mais je veux maintenant que le Gouvernement ordonne au ministre de la Marine de faire trève à son gaspillage insensé.

Permettez-moi de rappeler au député de Maisonneuve (M. Lemieux) que l'armistice a été signé le 11 novembre 1918, et qu'au mois de mai 1919, j'ai présenté à la Chambre un crédit provisoire de 30 millions de dollars.

L'hon. M. LEMIEUX: Quand la paix a-t-elle été signée?

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami ne sait-il pas aussi bien que moi quand la paix a été signée? Si le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) était sérieux lorsqu'il déclarait, l'autre jour, sur le parquet de cette salle que, du jour de l'armistice, il désapprouvait absolument la dépense d'un seul sou pour la construction de vaisseaux, son devoir était manifeste au mois de mai, pendant que le comité délibérait le crédit de 30 millions — on se serait attendu à le voir combattre ce crédit. Vu l'énorme dette en présence de laquelle la députation et le public se trouvaient alors, l'honorable député avait alors une belle occasion de dire: je veux que ces trente millions des fonds publics soient économisés.,

Monsieur le président, voyons maintenant quel a été son langage. Il disait tantôt que j'avais perdu ma réputation d'homme d'affaires dans la métropole commerciale de Montréal. Le simple dire de mon honorable ami n'est nullement probant. La réputation que j'ai acquise à Montréal pendant un intervalle de trente-cinq années ne saurait en aucune façon être ternie parce que mon honorable ami juge bon de dire dans la chaleur d'un débat.

L'hon. M. LEMIEUX: Pourtant, c'est ce qu'a dit le président de la banque de Montréal.

L'hon. M. BALLANTYNE: Vraiment? Je ne rapporterai les propos élogieux que l'honorable député tenait sur mon compte au mois de mai 1919, car ils me feraient rougir.

M. LALOR: Lisez-les.

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. DUFF: Passez-les moi, je les lirai.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mais voici ce que je désire apprendre au comité, les paroles mêmes du représentant de Maisonneuve (M. Lemieux), telles qu'elles figurent, page 2323 du hansard du 8 mai 1919, longtemps après le jour de l'armistice — occasion sans pareille, je le répète, qu'avait l'honorable député de faire économiser 30 millions de dollars au pays et à n'en pas douter, le comité sera curieux de savoir ce que mon honorable ami disait dans cette circonstance, Voici ses paroles:

> Je ne critiquerai pas le marché intervenu entre le département naval et la Dominion Steel Co., dont on a parlé cet après-midi. Je n'ai pas vu le contrat et j'ai la parole du ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il peut subir des modifications, ou même être annulé. Je n'ai pas l'intention de laisser la politique intervenir dans mes idées sur les questions de commerce et de transport, parce que je suis Canadien, d'abord et toujours, et que j'approuve sincèrement la politique de tout gouvernement qui saura promouvoir nos entreprises de constructions maritimes et améliorer nos facilités de transport.

C'était le 8 mai 1919.

> Je demeure à Montréal pendant plusieurs mois, chaque année, et j'y représente une circonscriptions des plus intéressées dans la construction maritime. Le comté de Maisonneuve renferme dans ses limites l'établissement des Canadian Vickers Limited, et je crois que c'est dû à l'administration Laurier si nous avons cette grande installation de constructions maritimes. Les Canadian Vickers Limited, emploient des milliers d'hommes et ils ont pu développer une industrie que l'on considérait, il y a quelques années seulement, comme un rêve d'une réalisation impossible.

L'honorable député parle ensuite des affaires de la marine, et j'omettrai ce passage.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous feriez peut-être mieux de tout lire.

L'hon. M. BALLANTYNE: Assurément, puisque l'honorable député le désire.

> Je ne peux pas oublier qu'en 1912, quand on discutait à la Chambre la question d'une marine canadienne, on exprimait des doutes sur la possibilité de mettre en pratique cette politique. Le premier ministre (sir Robert Borden) lui-même a déclaré dans un discours maintenant célèbre que nous ne pouvions pas nous attendre à construire une marine canadienne avant vingt-cinq ou même peut-être cinquante ans. Et nous eûmes l'avis très dépouillé d'artifices de M. Churchill qui nous disait—j'ajouterai avec certaine candeur—que nous ne pourrions pas trouver des riveurs au Canada et qu'il y avait chez nous trop de marécages pour que nous puissions facilement poser des quilles pour notre future marine canadienne. Monsieur le président, nous revenons plus sur ce débat, car, réellement, cela suffirait à nous faire perdre confiance en quelques-uns des hommes d'Etat de la métropole.
>
> Nous avons passé cette période où le gouvernement anglais pouvait à son gré imposer ses vues aux colons crédules. Nous avons eu depuis lors la satisfaction d'établir des chantiers de construction maritime sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, sur le Saint-Laurent et sur les Grands lacs, et les commissaires anglais

nommés il y a quelques années pour étudier les conditions commerciales de l'empire britannique ont fait rapport que le Canada était parfaitement outillé pour la construction des navires et n'avait rien à redouter de la part de concurrents. J'ai sous les yeux le rapport de ces commissaires, publié en février 1917, et dont je lirai l'extrait suivant:

Avant d'abandonner le sujet des communications d'outre-mer avec le Canada, nous pouvons parler très brièvement des facilités que possède le Dominion pour l'industrie de la construction maritime. Nous avons visité des chantiers de constructions et de réparations de navires sur la côte du Pacifique et à Montréal, et nous avons été frappés de l'activité qui régnait généralement dans tous ces endroits. Il se fait aussi des travaux considérables de construction de navires sur les Grands lacs.

J'ignore ce que diraient les commissaires s'ils revenaient aujourd'hui en Canada. S'ils étaient venus l'an dernier, ils auraient vu comment, durant cette période difficile, nos chantiers maintenaient à toute vitesse l'activité industrielle. Mais le Canada ne doit pas seulement se contenter de ses industries de guerre. Pendant la guerre le Canada a fait preuve d'habileté; il doit continuer maintenant et s'adapter aux conditions de la paix en profitant du développement qu'a produit la guerre.

Je suis en faveur d'une politique modérée et sage de constructions maritimes pour le Canada. . .

L'hon. M. LEMIEUX: C'est bien cela.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député, j'imagine, ne me taxera pas d'injustice à son endroit si je dis qu'à venir jusqu'à tout récemment, j'avais toujours eu la conviction que sa manière de voir en matière de construction de navires au Canada ne différait nullement de la mienne. Voici ce que mon honorable ami ajoutait:

...et si le premier ministre intérimaire à l'intention, comme le demande l'article 2 du projet de loi, de consacrer une partie de cet argent à l'encouragement de la construction de navires et à l'amélioration et au développement de nos facilités de transport, je voterai en faveur du montant qu'on nous demande ce soir.

Suivant moi, rien n'a pu mieux montrer, l'habileté d'entreprise du peuple canadien que l'énorme développement qui s'est produit dans nos chantiers maritimes depuis trois ou quatre ans. On dit que le ministre des Affaires navales (M. Ballantyne) a enlevé à la commission impériale des munitions une industrie que cette commission avait entreprise dans nos chantiers canadiens. Il me semble que la réponse donnée par l'honorable ministre est très sensée.

Pendant la guerre, le Canada a donné à la mère patrie l'usage exclusif de nos chantiers maritimes et elle les a utilisés pour la construction de ses navires. Les navires du Canada ont été réquisitionnés aussi. Il va sans dire qu'il s'agissait de la défense de la cause commune. Or, du moment que la guerre a pris fin, dès que tous les pays se remettent sur un pied de paix, le gros bon sens exige que le Canada reprenne la direction de ces chantiers maritimes...

Une fois la guerre terminée, bien entendu.

...et construise ses propres navires en utilisant notre main-d'œuvre et nos deniers, afin d'améliorer nos moyens de transport maritime.

[L'hon. M. Ballantyne.]

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui demande ce qu'il trouve à relever dans ce discours?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'y relève ce fait énoncé on ne peu plus clairement, à savoir que le 8 mai 1919, le représentant de Maisonneuve et de Gaspé (M. Lemieux) ne s'est opposé ni par la parole ni par son vote à l'ouverture d'un nouveau crédit de 30 millions de dollars pour permettre au Gouvernement de poursuivre la réalisation de son programme de construction maritime; et cependant, il y a quelques jours à peine, mon honorable ami déclarait ici même qu'il n'avait favorisé la construction de navires que pendant la durée de la guerre, et il blâmait le ministre de la Marine et le Gouvernement d'avoir consacré de l'argent à cette fin depuis la signature de l'armistice, soit depuis le 11 novembre 1918. Si la manière de voir de l'honorable député était alors celle qu'il affiche aujourd'hui, il était rigoureusement tenu de prononcer dans le temps le discours dont il régalait la Chambre il y a quelques jours; il était tenu de dire: "La guerre est terminée, je ne puis appuyer plus longtemps la politique ministérielle; je m'oppose à l'ouverture de ce nouveau crédit de 30 millions qui doit permettre au ministère de poursuivre l'accomplissement de son programme de construction maritime."

Ce que je relève dans ce discours, ce n'est pas le langage que l'honorable député tenait l'autre jour, mais bien la chaleureuse et complète approbation de la dépense de 30 millions pour les objets de la marine marchande. De plus, par son langage et par son vote, l'honorable député a fait entendre dans le temps qu'il approuvait sans réserve la poursuite de la politique ministérielle en ce qui concernait la construction de navires. Je ne puis m'expliquer le manque de logique dont il fait montre en ce moment, et je suis sûr que tous les autres membres de la Chambre ne le conçoivent pas mieux que moi-même.

Je sais qu'il est depuis longtemps dans la vie publique; je sais aussi qu'il a passé bien des étés à la Malbaie, sur les bords enchanteurs du Saint-Laurent et que, ayant pratiqué le canotage beaucoup plus que je ne l'ai fait, il est plus habile que moi à disposer ses voiles selon les vents. C'est ainsi que, disposant ses voiles selon le vent qui souffle en ce moment à la Chambre, il vient faire reproche au ministre de la Marine et au Gouvernement d'avoir poursuivi la réalisation de leur programme de construction maritime après le 11 novembre 1918, bien qu'il ait, six mois avant cette

date, loué le Gouvernement d'avoir consacré à cet objet une somme de 30 millions de dollars.

A cette occasion, il signalait l'existence dans la circonscription de Maisonneuve — et j'abondai dans son sens à cet égard — d'un vaste chantier maritime qui fournissait de l'emploi à 3,500 hommes.

L'hon. M. LEMIEUX: Pour qu'il n'y ait point de malentendu, je me déclare prêt à répéter en ce moment chacune des paroles dont le ministre vient de donner lecture.

L'hon. M. BALLANTYNE: Eh! bien, je laisse à la Chambre et au pays le soin d'interpréter le discours prononcé par mon honorable ami, le 8 mai 1919. Au cours de ses observations, l'autre jour, l'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) s'est opposé à l'exploitation des navires de l'Etat entre Halifax et Terre-Neuve, en disant que ce navire n'était pas rémunérateur. J'ai différé d'opinion, et je lui ai demandé la source de ses renseignements. Il m'a répondu qu'ils étaient aussi sûrs que la compagnie en exploitation. Je me suis donné la peine de faire téléphoner mon secrétaire à l'administrateur général de la marine marchande de l'Etat pour savoir si le service de cet itinéraire rapportait des bénéfices. La réponse a été dans l'affirmative. Une autre raison pour laquelle l'administration veut maintenir ce service en hiver est de conserver les communications entre les routes desservies par les vaisseaux entre Montréal, Charlottetown, et Terre-Neuve durant la saison de navigation du Saint-Laurent.

C'est tous ce que j'ai à dire maintenant. Si les honorables députés désirent d'autres informations, je me ferai un plaisir de les renseigner de mon mieux.

M. DUFF: Monsieur le président, nous avons tous écouté attentivement les nouvelles observations que l'honorable ministre de la Marine (M. Ballantyne) a jugé bon de faire au sujet de la marine marchande de l'Etat. Evidemment, il n'était pas satisfait de sa déclaration à la Chambre, mardi dernier, au retour des vacances de Pâques. On a beaucoup parlé de courtoisie au Parlement dans la discussion des affaires publiques. Je ne me plains pas de ce que la gauche n'a été avertie qu'une heure avant la réunion de la Chambre, mardi, que le ministre de la Marine et des Pêcheries aborderait cette importante question. Cependant, je dois dire que l'opposition se montre plus courtoise. Hier soir, après le débat sur la résolution de l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) je me proposais de discuter le service de la marine marchande de l'Etat, avant le passage à l'examen des subsides. Mais, comme je me suis aperçu de l'absence du ministre de la Marine, j'ai remis cette discussion à plus tard. J'ignorais que ce sujet important viendrait aujourd'hui sur le tapis. Tout de même, je suis heureux de pouvoir traiter cette question, si peu habile que je sois, et montrer maintenant si les paroles du ministre sont exacte ou non.

Le ministre a dit, il y a quelques instants, que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), au cours de ses remarques, cet après-midi, sur la marine marchande de l'Etat, avait discuté la compétence commerciale du ministre de la Marine et des Pêcheries. J'ai constaté, depuis que je vis, que la tricherie revient toujours à son maître. Avant que le ministre dise quoi que ce soit de la vie politique ou des affaires de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), il ferait bien de réfléchir. Plutôt que de faire des observations en public touchant les membres de la Chambre, le ministre ferait mieux de faire preuve de courage et de présenter ses observations sur le parquet même de la Chambre en présence de ceux qu'il met en cause. Lorsque mon honorable ami de Maisonneuve parlait, cet après-midi, des sommes considérables que le Gouvernement a dépensées pour cette marine marchande, en faisant valoir les raisons de pratiquer l'économie, le ministre de la Marine et des Pêcheries, s'est mis à rire bruyamment. Ce sujet est peut-être amusant pour le ministre, et si la véritable histoire de cette marine marchande était connue, je crois qu'elle figerait le rire sur les lèvres du ministre. Mais, le peuple n'est pas d'humeur à rire; il sait que la construction et l'exploitation de cette marine marchande sont très sérieuses et je puis assurer au ministre que le pays n'est pas disposé à rire.

Mardi dernier, lorsqu'il a fait l'historique de la construction des navires de l'Etat, le ministre de la Marine et des Pêcheries, pour étayer sa cause, a invoqué certaines paroles de nos colègues de Red-Deer (M. Clark) et de Maisonneuve (M. Lemieux). Je ne me crois pas obligé de prendre la défense de mes deux collègues; ils peuvent très bien le faire eux-mêmes. Mais, c'est une piètre tactique de la part de ce ministre de rappeler les paroles de nos deux amis, ou de tout autre, durant la guerre, ou peu après, antérieurement à la signature de la paix. Comment interprété-je cet historique de la marine marchande? Quelle est mon opinion sur les actes du Gouvernement qui ont déterminé la création de la marine de l'Etat?

Je pourrais dire que lorsque le ministre, en 1918, a demandé à la Chambre un vote de 20 millions, j'ai voté pour ce crédit ou je ne m'y suis pas opposé. Je tiens à dire, cependant, que je n'ai jamais préconisé la construction d'une marine marchande d'Etat. Je suis en faveur d'une marine marchande canadienne; mais, en ce moment, pas plus qu'alors, je ne saurais être en faveur de la construction ou de l'exploitation de navires par le Gouvernement. Si j'ai bien compris, le premier indice que la Chambre et le peuple aient eu du programme du Gouvernement date du printemps 1918. A ce moment-là, le Gouvernement sans doute après adjudication par décret du Conseil, demanda à la Chambre d'ouvrir un crédit de 20 millions. Il m'a semblée que le Gouvernement, puisqu'il voulait adopter une semblable politique, aurait pu, au moins, avant l'adjudication, demander le consentement de la Chambre. Le vote a été adopté, parce que c'était durant la guerre, et parce que tout Canadien, qu'il connut quelque chose de la construction maritime ou qu'il y fut intéressé de quelque manière, se rendait compte de la nécessité d'agir, à cause des opérations sous-marines des Allemands, non seulement dans les eaux de l'Atlantique, mais aussi dans la mer du Nord, et la destruction de navires britanniques qui réduisait la capacité de transport de milliers et de milliers de tonnes. Non seulement le Gouvernement adopta-t-il cette politique, mais les capitalistes eux-mêmes, sur les côtes canadiennes, tant sur le Pacifique que sur l'Atlantique, décidèrent de contribuer autant qu'il serait possible à la construction de navires, afin de remédier à la situation. Dans presque toutes les villes sur le littoral de l'Atlantique, dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, surgirent, presque chaque jour, des chantiers de constructions maritimes où des navires se construisaient par l'entreprise et le capital privés. En 1919, tel que l'a dit le ministre, le Gouvernement a demandé un nouveau crédit qui a été voté par la Chambre. C'est alors que le peuple canadien a cru que ce programme de construction maritime devrait prendre fin, et si le ministre eut consulté les hommes d'affaires, et les financiers du pays, il n'aurait pas continué cette politique. Ce qu'aurait dû faire le ministre, à la conclusion de la guerre, lorsque la paix a été prochaine, c'eut été de régler avec les constructeurs de navires, à qui les travaux avaient été adjugés, et en les dédommageant, d'obtenir qu'ils complètent, à leurs propres frais, les navires en chantier par contrat à concurrence. C'eut été la meilleure manière d'agir au point de vue des affaires, et c'est ce que le ministre et le Gouvernement eussent dû faire.

Au cours de son discours, l'autre jour, le ministre a dit qu'il avait entrepris la construction maritime et l'avait continuée afin de procurer du travail aux anciens soldats. L'excuse n'est pas bonne. Il est vrai que quelques-uns de ces soldats ont été employés dans les chantiers; mais ceux qui ont quelques connaissances concernant la contruction maritime savent très bien qu'il faut des ouvriers habiles pour construire les navires d'acier, et, en général, ceux qui sont allés en France et ont combattu héroïquement pour notre pays, ne connaissaient guère l'industrie maritime. Conséquemment, l'argument du ministre, à savoir, que la continuation de sa politique avait pour objet de donner du travail aux anciens soldats, cet argument, dis-je, ne saurait tenir.

Si le ministre ou son ministère avaient été bien renseignés, ils se seraient rendus compte, en 1919, que le tonnage mondial ne tarderait pas à revenir à la normale ou à la dépasser. Tout expéditeur, en Canada, dans les Iles-Britanniques et partout ailleurs, savait, en 1919, que les chantiers de construction maritime dans le monde entier étaient occupés à remplacer les navires qui avaient été coulés pendant la guerre. Le tonnage des navires, en 1914, s'élevait à 45 millions, tandis que celui d'aujourd'hui s'élève à 65 millions. Le ministre et son ministère ont donc été mal renseignés, autrement, ils se seraient préparés en conséquence.

Le ministre nous a dit, j'oublie si c'est en 1919 ou en 1920, alors qu'on le blâmait d'avoir continué la construction de navires lorsqu'il n'y en avait plus de nécessité, qu'il pourrait les vendre avantageusement. Je suis sûr que si nous pouvions pénétrer les secrets de conscience du ministre, il admettrait la grave erreur qu'il a commise en ne vendant pas les navires du Gouvernement, en 1919 ou 1920, s'il eut pu le faire avec profit ou même au prix de revient. Il eut alors agi en homme d'affaires, et je prétends que le ministre a négligé ses devoirs en ne disposant pas des navires à ce moment-là, alors qu'il aurait pu les vendre soit à profit soit au prix de revient. C'est ce que tout homme d'affaires eut fait. Après l'armistice, le ministre aurait dû s'efforcer de se tirer le mieux possible d'une mauvaise affaire.

Il me serait peut-être permis d'appuyer mon argument en prouvant qu'un autre ministère du Gouvernement a fait précisément ce qui, comme je viens de le dire, aurait dû être fait par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Si les honorables membres de la Chambre veulent consulter la page 22 du 28e rapport annuel du département du Commerce, ils trouveront ceci:

Des pourparlers furent alors entamés entre le département et les deux fabriques de chaudières intéressés. Après de nombreuses conférences et réunions, le Gouvernement finit par offrir et les entrepreneurs acceptèrent le montant de $460,000, dans le cas de la Midland Iron and Steel Company pour la cessation de sa production, le 31 juillet 1919, à charge, toutefois, de solder tous les frais de chargement et d'emmagasinage jusqu'au 31 août 1920.

Si le ministre du Commerce et les fonctionnaires de son département ont pensé qu'à cause de l'état des choses en 1919, il était opportun d'annuler certaines conventions qu'ils avaient conclues durant la guerre et pour des fins de guerre. Je crois que les membres de cette Chambre et la population du pays reconnaîtront, avec moi, que le ministre de la Marine et des Pêcheries aurait dû faire la même chose et annuler les conventions qu'il avait faites. Le ministre a, d'autre part, prétendu qu'il avait été nécessaire et que c'était une idée pratique de construire ces rouliers de faible vitesse pour le transport des produits de nos champs et de de nos mines et de nos pêcheries entre le Canada, la Grande-Bretagne et les pays étrangers. A mon sens, ce raisonnement est futile. Les honorables députés ont certainement reçu, par le courrier, une copie du rapport des opérations du chemin de fer du Pacifique-Canadien. S'ils veulent le parcourir, il y verront le nombre des navires qui sont au service de cette compagnie, et s'ils veulent prendre connaissance du rapport du département du Commerce, ils verront quelle faible proportion des marchandises dirigées soit sur Montréal, soit sur Halifax, soit sur tout autre port du Canada, est transportée par les navires du chemin de fer du Pacifique-Canadien. S'ils parcourent le rapport du département du Commerce ils sauront quelle faible quantité de marchandises transportent ces rouliers de faible vitesse qui ont coûté au pays un prix si élevé.

On nous a parlé également de ce que ces navires ont fait pour notre commerce d'exportation; mais que constatons-nous? Tout ce que les navires ont véritablement accompli, ce fut de nuire aux compagnies préexistantes. On nous a dit que ces navires du littoral du Pacifique ont transporté du bois marchand, qu'aurait pu transporter n'importe quel ancien voilier. Telle est la nature de leurs opérations et donc, l'argument invoqué par le ministre que ces navires étaient nécessaires pour conduire à leur destination les cargaisons transportées par les chemins de fer, est futile comme le reconnaîtra quiconque étudie le sujet.

Si les honorables députés veulent parcourir la page 5 du rapport du département du Commerce pour 1920, ils constateront que, l'an dernier, nos exportations se sont élevées à $1,239,492,098, et nous nous rappelons que le ministre, dans le discours qu'il a fait, il y a quelques jours, nous a dit que les navires de la marine marchande du Gouvernement ont transporté, l'an dernier, 50 millions de dollars valant de ces marchandises. Je n'y veux pas trop insister, mais les états démontrent, d'une façon irréfutable, que les navires de notre marine marchande n'ont transporté qu'une faible proportion du trafic canadien et, à ce propos, j'affirme qu'ils nuisent à d'autres services qui pourraient transporter les marchandises infiniment mieux que les rouliers à petite vitesse construits par l'Etat.

Le ministre nous a dit, en outre, si je ne fais pas erreur, qu'en construisant ces navires, on avait eu aussi pour objet de développer notre commerce avec l'étranger. Le commun des mortels se dit qu'il était sage pour le Canada d'avoir des navires pour aider à étendre son commerce extérieur, mais est-ce bien là ce que font ces navires de l'Etat? Je n'hésite pas à répondre négativement. Je dis qu'ils n'ont pas étendu le commerce du pays, dans une mesure dépassant d'un million de dollars la valeur du transport opéré par d'autres services, avant que ces navires fussent mis à l'eau. Qu'on me permette de dire au comité ce que font ces navires de l'Etat. Je me demande si le ministre est au courant, mais je vais essayer de l'éclairer, car, à mon avis, quelqu'un devrait lui exposer la question telle qu'elle est. Voici un article que j'ai trouvé dans un bon journal tory, le *Halifax Herald*, et je demanderais au ministre d'écouter très attentivement ceci:

Le steamer *Canadian Pioneer*...

Je suppose que c'est un des navires de l'Etat.

...est parti d'ici (Halifax, N.-E.), samedi, en route pour Newport-News, où il prendra une cargaison de charbon; il continuera de là jusqu'à Gibraltar pour y prendre une cargaison de grain en destination de ports italiens.

Avez-vous jamais entendu parler de pareille chose, monsieur le Président? Je répéterai les citations, afin que la Chambre réalise parfaitement la situation:

Le steamer *Canadian Pioneer* est parti d'ici (Halifax, N.-E.), samedi, en route pour Newport News, où il prendra une cargaison de char-

bon; il se rendra de là à Gibraltar pour y prendre une cargaison en destination de ports italiens.

M. SINCLAIR (Guysborough): Newport News? Où cela se trouve-t-il?

M. DUFF: Aux Etats-Unis, avec qui les honorables députés du parti ministériel ne voulaient ni troc ni échange. Mais ils ont envoyé leur bateaux là-bas, les faisant quitter Halifax sans cargaison, alors que les houillières de la Nouvelle-Ecosse demandaient à grands cris des commandes, et malgré que le charbon de North-Sydney ou de Sydney Mines soit tout aussi bon que celui qu'on peut se procurer à Newport News. C'est le ministre de la Marine et des Pêcheries qu'on doit tenir responsable de l'envoi de ce navire de Halifax à Newport News sans sa provision de charbon et sans cargaison aucune, pour aller s'approvisionner en charbon aux Etats-Unis.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député ajoute-t-il foi à tout ce qu'il lit fut-ce même dans les journaux "tory"?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une mauvaise affaire pour les "tories".

M. DUFF: Je crois cette déclaration du *Halifax Herald* de préférence à certaines autres qui ont été faites par différents personnages. Avant de terminer, je vais prouver que cette nouvelle est tout aussi exacte que certaines déclarations faites depuis une quinzaine. L'article du *Halifax Herald* rapporte qu'après avoir pris sa cargaison de charbon à Newport-News, le navire reviendra, passant à cinquante milles de Halifax ou Louisburg, en route pour Gibraltar où il doit prendre un chargement de blé pour l'Italie. Voilà comment le ministre développe notre commerce extérieur. Je pourrais citer des centaines d'autres exemples pour montrer que ces navires ne transportent pas des marchandises canadiennes, mais vont dans toutes les parties du monde, développant le commerce des pays étrangers. Le ministre a tenté la semaine dernière d'expliquer les motifs de la situation dans laquelle se trouve la marine marchande de l'Etat. Il a dit que le programme de construction du Gouvernement était terminé, et qu'on ne ferait plus construire de navires. Le ministre prétend que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) n'est pas conséquent avec lui-même, mais je crois qu'il pourrait très bien s'adresser le reproche à lui-même. Si, comme il le dit, ces navires développent notre commerce extérieur, pourquoi en arrête-t-il la construction? S'il est vrai que les soixante-trois navires qu'on a fait construire ont développé le commerce extérieur à l'avantage de notre pays, nous devrions en faire construire d'autres, et, au lieu d'en avoir soixante-trois, on devrait en porter le nombre à mille. Mais il est bien certain que la prétention du ministre est inexacte et que ces navires, loin de développer notre commerce extérieur, servent à développer le commerce des pays étrangers.

J'aurai quelques observations à présenter au sujet des entreprises adjugées par le Gouvernement à certains chantiers maritimes. Mon idée est qu'il y a quelque chose de louche dans ces adjudications et malgré que je n'aie pu déterminé encore ce que c'est, j'ai l'œil ouvert et je saurai bien trouver ce qui s'est passé.

Voici deux ans que la guerre est finie, et alors que les autres pays, à cause de l'état général des affaires, se sont efforcées d'annuler leurs contrats et d'arrêter la construction des navires, le ministre a laissé entreprendre la construction d'un nouveau bateau à Halifax il y a quelques mois. Et voilà l'histoire. Je n'ai rien à dire contre la compagnie des chantiers d'Halifax. Mes reproches s'adressent au ministre de la Marine. Les gens de cette compagnie sont d'habiles commerçants qui ont certainement roulé le ministre. Qu'a fait le Gouvernement depuis deux ans? Si je ne me trompe pas, on a adjugé au chantier maritime d'Halifax l'entreprise de trois navires. C'était une société, nouvellement créée. Elle n'existait pas en 1917, ni même au commencement de 1918, et quand elle s'est formée, elle n'a point pris la succession d'une autre société déjà existante. L'installation était absolument nouvelle. Au moment où elle commenca ses opérations, survint la fameuse explosion de Halifax, et on se rappelle ce qui s'est produit alors. La ville a été presque entièrement détruite, deux milles personnes perdirent la vie et 20,000 autres eurent à souffrir de la catastrophe d'une façon ou d'une autre. Je ne discuterai pas la chose aujourd'hui, mais je remarquerai, en passant, que la plupart des établissements industriels, les édifices et les quais furent endommagés. Il y avait à Halifax ce qu'on appelait la compagnie du bassin de radoub, dont la majeure partie des capitaux venait d'Angleterre, mais qui était dirigée par un citoyen d'Halifax. Le chantier en question avait été construit il y a quelque vingt ans et a rendu d'excellents services non seulement aux armateurs du Canada, mais aussi à ceux des Etats-Unis. Pour ainsi dire d'un bout de l'année à l'autre, il y avait là des navires en réparation. Le chantier fut en partie détruit par l'explosion. Après le premier moment

de stupeur, le directeur suggéra au Gouvernement de se porter acquéreur du chantier, moyennant $1,250,000, si mes renseignements sont exacts.

Des négociations eurent lieu, mais le Gouvernement refusa de payer ce prix. Néanmoins, quelques jours plus tard, on adopta un décret du conseil confisquant la propriété pour une somme de $1,100,000. Les propriétaires du bassin protestèrent et portèrent la cause devant la cour d'échiquier où elle demeura en suspens pendant deux ans. Maintenant, le peuple conviendra qu'il eut mieux valu que le Gouvernement s'empara de ce bassin pour s'en servir et, s'il l'avait fait, il est probable qu'on n'aurait pas trouvé à redire. Mais, qu'est-ce qui s'est produit? Presque immédiatement après l'adoption du décret du conseil confisquant ce bassin, propriété particulière de ses propriétaires, ce bassin a été passé aux chantiers maritimes d'Halifax. Dans les autres parties du pays les chantiers maritimes construisent des navires sans avoir de cale sèche, mais cela se fit pour une raison, car il existe certains intéressés, assez intimes avec le Gouvernement, de même qu'avec les individus intéressés dans le chantier de constructions maritimes d'Halifax.

L'hon. M. BALLANTYNE: Comme l'honorable député me semble diriger ses coups un peu au hasard, je me permettrai de lui dire que toutes les cales sèches du Canada sont sous la juridiction du ministre des Travaux publics. I'honorable F. B. Carvell était ministre des Travaux publics à cette époque. C'est lui qui a dirigé ces négociations et ni moi ni personne du ministère de la Marine n'a rien eu à voir dans cette question.

M. DUFF: Je suis charmé d'entendre le ministre de la Marine me dire que cette question relève du ministre des Travaux publics et non de son ministère. Mais je le savais; il était inutile pour le ministre de faire cette déclaration. Il est aussi parfaitement vrai que l'honorable F. B. Carvell a conduit des "négociations". Je n'appellerai cependant pas "négociations" le fait de prendre un propriétaire à la gorge et de lui saisir sa propriété, mais je ne vois pas pourquoi je tiendrais l'honorable M. Carvell pour plus coupable que le ministre de la Marine. Comme je l'ai déjà dit, je voudrais arriver à découvrir s'il y a anguille sous roche.

L'hon. M. BALLANTYNE: Que ne la cherchez-vous?

M. DUFF: C'est ce que je fais tous les jours. Je dis qu'il existait une raison pour que le ministre de la Marine siège au conseil quand le décret exproprianl la calesèche d'Halifax a été adopté et que cette cale a été donnée à des particuliers. Il est inutile pour le ministre de la Marine de s'excuser et de prétendre que le ministère des Travaux publics ou M. Carvell est responsable. Je dis que ce n'est pas juste pour l'ancien ministre des Travaux publics et que le ministre de la Marine doit accepter sa part de responsabilité.

L'hon. M. BALLANTYNE: Certainement.

M. DUFF: Alors, que ne le faites-vous? Pour vous faire voir quel ressentiment cette expropriation et les agissements subséquents ont causés en Europe où demeurent les personnes dont les fonds étaient placés dans cette cale sèche, je citerai un rapport d'une assemblée de la compagnie du bassin de radoub de Hallifax, limitée, tenue à Londres et qui est intitulé:

The Halifax Graving Dock Company, Limited

Le gouvernement du Dominion et l'expropriation de la propriété.—Critique de cette décision.

Je n'ai pas besoin d'en lire beaucoup, je ne citerai qu'une seule phrase. Elle provient du rapport annuel aux actionnaires de cette compagnie, rapport qui a été accepté à l'unanimité. La phrase en question se lit comme suit:

Ce n'est pas exagérer que dire qu'une telle manière d'agir constitue un abus de la loi des mesures de guerre et un procédé louche de la part du gouvernement du Dominion.

Je partage complètement l'avis exprimé par les actionnaires de la Halifax Graving Dock Company à leur réunion de Londres quand ils parlent de procédé louche. C'était certainement procéder étrangement de la part du premier ministre et de ses collègues de s'emparer d'une propriété particulière et de la donner quelques jours après à un autre particulier. Si le Gouvernement avait gardé pour lui ce bassin et s'en était servi aux fins de la guerre, il n'y aurait pas eu de critiques, ou beaucoup moins. Je dis que le Gouvernement n'avait aucun droit de prendre cette propriété à une compagnie particulière et de la donner à la Halifax Ship Yards, Limited.

Un DEPUTE: Adopté.

M. DUFF: Je regrette de voir que les honorables députés de la droite ne s'inté-

ressent pas à cette question. Je vois par leur attitude qu'ils se moquent d'une discussion aussi sérieuse que celle-ci. Si cela ne les intéresse pas, j'espère du moins qu'ils cesseront leurs interruptions bruyantes ou qu'ils quitteront la Chambre.

C'est stupidité de la part des honorables députés ministériels de crier "adopté" lorsqu'un autre député entretient à la Chambre d'une question aussi sérieuse.

Avant d'en finir avec la question du bassin de radoub d'Halifax et comme mes critiques ne paraissent pas plaire particulièrement à nos honorables adversaires, je reviens au soupçon qui me préoccupe. On a créé la British Empire Steel Corporation qui évalue le bassin de radoub d'Halifax à $7,250,000 tandis qu'elle n'a payé aux pauvres actionnaires anglais qui possédaient autrefois la propriété que $1,500,000 seulement, y compris l'intérêt et toutes les autres évaluations. C'est ainsi que se passent les choses et par conséquent, je dis qu'on sait pourquoi certaines personnes intimement liées avec les chantiers d'Halifax et le Gouvernement du pays...

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas d'insinuations. Soyez franc et loyal et si vous pensez que j'ai eu des rapports avec la Dominion Steel Co. ou le bassin de radoub, d'une façon ou de l'autre, veuillez donc le dire et produire vos preuves. Mon honorable ami est assez au courant des règles de l'étiquette et il connait assez bien les sentiments de la Chambre pour s'abstenir de ces menaces vagues. Je répète, si l'honorable député a quelque preuve que j'ai été directement ou indirectement mêlé avec la compagnie du bassin de radoub ou avec la British Empire Steel Corporation, ou également; quelques autres membres du Gouvernement, qu'il le dise.

M. DUFF: Si le bonnet va à quelqu'un, il peut le porter.

(*Exclamations.*)

L'hon. M. BALLANTYNE: Il ne s'agit pas de cela.

M. DUFF: C'est vraiement amusant d'entendre applaudir les honorables députés. Qu'ils continuent et qu'ils applaudissent, c'est tout ce qu'ils peuvent faire. Mais c'est certainement amusant de voir le ministre de la Marine se lever tous les deux ou trois jours se plaindre quand un honorable député dit quelque chose, qu'il parle de lui. Il peut penser sans doute qu'il est à lui seul tout le Gouvernement, mais nous ne le pensons pas. Nous savons exactement ce qu'il pense de lui-même et tout l'égotisme qui s'est développé en lui durant les trois dernières années. Je peux lui donner l'assurance qu'il y a dans ce pays et dans le Gouvernement tout mauvais qu'il soit et Dieu sait qu'il est assez mauvais—d'autres personnes que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. En conséquence, je ne vois pas pourquoi il en ferait une affaire personnelle quand je parle du Gouvernement. Mais s'il veut le faire ce n'est pas ma faute.

La semaine dernière, le ministre à présenté au Parlement ce qui paraissait être un exposé indiquant les dépenses d'exploitation de la marine marchande du Gouvernement canadien pendant l'année 1920. Pour donner à la Chambre les détails complets de la mauvaise administration de cette entreprise et pour montrer exactement ce qu'a eu lieu, il est nécessaire que je discute non seulement l'exposé du ministre fait la semaine dernière, mais aussi que j'appelle l'attention sur ce qu'a dit le ministre l'an dernier quand nous discutions cette question à la Chambre. Il nous a dit alors qu'il allait faire insérer au hansard le tableau véritable des opération de la marine marchande du Canada pour l'année 1919. Le tableau en question, à part un petit nombre de chapitres était tel qu'aucune maison d'affaires ou aucune personne au courant des affaires n'aurait voulu le publier. Mais, immédiatement avant la fin de la session et quand il était si tard qu'il n'y avait plus possibilité de discuter les affaires de la marine marchande du gouvernement canadien, il me tomba entre les mains une petite brochure intitulée "Premier rapport annuel de la marine marchande du Gouvernement limitée". Sous la couverture de cette brochure il y a deux tableaux et deux seulement et pour donner toute l'histoire financière de la marine marchande du gouvernement canadien et de ses opérations, il est nécessaire que je fasse insérer ce tableau au hansard:

Marine commerciale de l'Etat canadien, limitée.
Bilan du service de l'exploitation
au 31 décembre 1919.

Actif

Actif courant:	
Argent dans la banque et en mains	$ 432,476 39
Emprunt de la victoire du gouvernement canadien	500,000 00
Montants recevables	502,155 18
Avances aux capitaines, aux équipages et aux agents	23,270 88
Réclamations d'assurance, évaluation du montant recevable	24,893 35
Intérêt recevable, accumulé	4,583 33
Inventaires des magasins et fournitures	1,959 71
	$1,489,338 84

Assurance non expirées		505,284 27
Actif fixe:		
Mobilier de bureau	$7,611 10	
Automobile	890 93	
		8,502 03
		$2,003,125 14

Passif

Comptes à payer	$ 530,632 84
Balances à payer pour voyages incomplets	415,724 92
Surplus — profits pour la période comprise entre le 2 mars et le 31 décembre 1919	1,056,767 38
Dettes casuelles — pas de renseignements à ce sujet	—
	$2,003,125 14

Je tiens tout d'abord à appeler l'attention de la Chambre sur le fait que ce bilan ne renferme pas une seule inscription relative à l'acquittement de l'intérêt sur le prix de construction de ces navires au département des Finances. D'après le total des chiffres qu'a donnés le ministre, le coût de construction des navires s'élèverait à environ $25,000,000, de sorte que l'intérêt représenterait un montant d'environ $1,021,680. Cependant, ce bilan ne porte aucune inscription établissant que l'intérêt a été acquitté, bien que le ministre ait déclaré formellement au cours de l'exposé qu'il a prononcé ici l'autre jour, qu'il a versé au département des Finances une somme de $500,000 pour acquit de l'intérêt sur le prix de construction de ces navires. Or, si mes calculs sont exacts, c'est plus de un million et non $500,000 que le ministre aurait dû verser de ce chef.

Quand le ministre a cité ici certains chiffres l'année dernière, il a affirmé, après que j'eus soulevé la question de dépréciation — il refusa de me répondre pour l'instant, mais il communiqua les renseignements à la Chambre dans le cours de la soirée — qu'il avait mis de côté, pour compenser la dépréciation, une somme représentant 5 p. 100 du prix des navires en service à cette époque.

J'ai accepté, cela va sans dire, la parole du ministre qu'il avait paré à cette éventualité. Or, bien que mon expérience soit assez limitée en matière de finance, je suis d'avis que si le ministre avait mis en réserve une somme quelconque, afin de compenser pour la dépréciation de nos navires — soit $1,238,400 — ce montant apparaîtrait au bilan de l'actif et du passif de la compagnie. Je désire donc que le ministre me renseigne prochainement ainsi que le Parlement et le pays sur cet important sujet de la dépréciation de nos navires. Voilà une excellente raison pour que nous tenions à nous renseigner sur l'exploitation des chemins de fer et des navires de l'Etat. Je désire consulter le livre de banque et voir de mes yeux la somme mise en réserve afin de compenser la dépréciation de nos navires; de plus, je tiens à ce que les fonctionnaires qui ont dressé ce bilan comparaissent devant un comité parlementaire et nous indiquent à quel endroit ils ont inscrit une somme de $1,238,400 à cet effet. D'après ce bilan, je le répète, il est évident qu'une pareille somme n'a pas été mise de côté à cette fin. Cependant, monsieur l'Orateur, le rapport en question renferme un compte d'exploitation que je tiens à faire inscrire dans les colonnes du hansard pour des fins de référence au bénéfice tant des honorables députés que du public en général:

COMPTE D'EXPLOITATION

Pour la période comprise entre le 2 mars 1919 et le 31 décembre 1919

Voyages complets —			
Revenus provenant des navires			$2,770,049 09
Autres revenus —			
Commissions et agences. Droits de débarquement sur le vapeur *Juil*		$ 869 66	
Intérêt		8,715 23	
			9,584 89
Revenu total			$2,779,633 98
Dépenses —			
Exploitation des navires		$1,621,999 46	
Exploitation des quais		36,475 91	
Dépenses générales —			
Traitements du personnel des bureaux	$ 41,013 44		
Impressions et papeterie	6,825 15		
Publicité	2,740 10		
Câblogrammes, télégrammes et téléphones	3,404 95		
Divers	9,612 78		
Pertes résultant du taux du change	794 81		
		64,391 23	
			$1,722,866 60
Profits d'exploitation sur voyages complets			$1,056,767 38

Voyages complets —		
Balance à compte de voyages incomplets	$	$415,724 92
L'état complet des débours et des frais d'exploitation à compte de ces voyages n'a pas été reçu, mais on estime que le résultat des opérations accusera un profit net d'environ	$	350,000 00
Profit total pour cette période		$1,406,767 38

On verra qu'une somme, non mentionnée, est déduite des déboursés et des frais de service, à cause de ces voyages, et le reste. Le reste, dit-on, représente un profit de $350,000 que l'on estime devoir tirer des voyages, non complétés, ce qui fait, pour la période comprise entre le 2 mars et le 31 décembre 1919, un profit total de $1,406,767.38.

Cet état, qu'approuve, je suppose, le ministre de la Marine et des Pêcheries, indiquerait qu'il y a un profit net de la somme de $1,406,767.38, y compris les voyages non complétés, quoiqu'il ne soit pas fait provision pour un intérêt de un million, non plus que pour une dépréciation de $1,238,400.

J'ai parfaitement raison, monsieur l'Orateur, de me servir des chiffres les plus élevés, puisque les éminents experts qui administrent ces navires doivent avoir su, avant d'établir leurs calculs sur un profit de $350,000 à faire sur des voyages non complétés, que ce profit était en vue et qu'il resterait en vue.

Je désirerai maintenant faire une brève allusion aux débats de 1920, par la raison surtout que, dans la chaleur du discours, le ministre de la Marine accusait tantôt d'inconséquence le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux), à qui il reprochait en outre d'avoir dit des choses qu'il n'aurait pas dû dire. Il n'est pas le seul qui dans cette Chambre soit inconséquent.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne suis pas inconséquent.

M. DUFF: Sans doute que vous ne l'êtes pas. Ce que je dis, c'est que le ministre vous en accuse.

L'hon. M. LEMIEUX: Je le sais.

M. DUFF: Là où, sur le compte de balance, le passif apparaît, nous trouvons, comme je l'ai lu il y a quelques instants: argent en banque et en caisse, $432,476.39, puis emprunt fédéral de 1919, $500,000 — considéré, je suppose, comme de l'argent, mais non pas comme valeur présente, selon qu'il est mentionné ici. J'avais demandé au ministre de me dire quelle était la somme de profits mise à part pour le reliquat et pour la dépréciation. Voici quelle a été sa réponse, consignée à la page 638 du compte rendu des débats de 1920:

L'hon. M. BALLANTYNE:

Je regrette de ne pas pouvoir le dire dans le moment.

Il s'agissait du reliquat et de la dépréciation.

J'ai mentionné les chiffres de la recette brute et de la recette nette. J'ai expliqué de plus de quelle manière ces sommes ont été établies, mais je ne saurais dire au juste combien il a été mis de côté pour le compte du reliquat. Je sais que dans le moment l'association a en banque la forte somme de un million et demi en espèces et en obligations de l'Etat; mais je ne saurais dire pour l'heure quelle portion de cette somme a été mise de côté pour dépréciation.

Or, monsieur l'Orateur, dans l'état que le ministre a fait mettre au compte rendu de nos délibérations, il dit qu'il avait en banque, pour le compte de la marine marchande canadienne, la somme de $1,500,000 en espèces et en obligations de l'Etat, tandis que l'état de situation dont je viens de lire quelques extraits et qui porte la signature de M. D. B. Hanna ne donne que la somme de $432,000 en espèces et de $500,000 en obligations de l'Etat, différence légère de $500,000! Le ministre devrait être le dernier homme à parler d'inconséquence.

M. STEVENS: L'honorable député voudrait-il bien donner la page d'où il tire ce renseignement?

M. DUFF: Je l'ai déjà fait une fois, mais si mon honorable ami veut bien écouter, je vais le faire de nouveau: c'est la page 623, et c'était le 23 mars 1920.

M. STEVENS: Je remercie l'honorable député pour son obligeance.

M. DUFF: Les renseignements de l'honorable député me font plaisir, et je le déclare sincèrement.

Donc, en 1920, au moment où il présentait à la Chambre un état de situation des affaires de ces navires, au moment où il remettait à la Chambre certaine partie des deux états que j'ai lus, il a prophétisé pour 1920 des bénéfices encore plus considérables, et je désire que mes honorables collègues se le rappellent à mesure que je vais procéder avec mes remarques. Je vais cependant établir que le ministre a été faux prophète; il a été un de ces prophètes dont parle Jérémie: "La paix, la paix, s'écriaient-ils, quand il n'y a pas de paix".

Pour lui, c'était la semaine dernière: "Bénéfices, bénéfices", quand il n'y en a pas eu. Bien que le ministre marque dans son état de situation un profit, je vais prouver qu'il n'a pas soumis à la Chambre un état exact des affaires de la marine marchande canadienne, et qu'il n'y a pas eu de profits.

Dans l'état donné par le ministre le 29 mars 1921, lequel apparaît à la page 1358 de l'édition non revisée des Débats, je trouve ce qui suit:

Compte d'exploitation pour 1920

Revenus bruts des voyages complétés		$10,027,442 77
Frais d'exploitation		8,733,917 22
Profit d'exploitation sur voyages complétés		$ 1,293,525 55
A déduire:		
Dépréciation	$667,665 46	
Dettes courantes	22,000 00	
Frais d'organisation	5,400 00	
		$ 695,065 46
Profits nets sur voyages complétés		$ 598,460 09
Profits nets sur voyages complétés depuis janvier imputables à 1920		183,000 00
Total des profits nets		$ 781,460 09

On voudra bien remarquer que le ministre estime la dépréciation par l'usage à 1.56 p. 100, bien que, d'ordinaire, les armateurs jugent raisonnable de fixer cette dépréciation à 5 p. 100, ce qui ne signifie pas la différence entre le coût du navire et le prix pour lequel ce navire aurait pu être acheté, mais la dépréciation par l'usage ordinaire. Cependant, l'honorable ministre n'alloue, pour dépréciation, que 1.56 p. 100 au lieu de 5 p. 100.

L'hon. M. BALLANTYNE: 2 p. 100.

M. DUFF: Je vais citer les chiffres de l'honorable ministre à l'instant.

L'hon. M. BALLANTYNE: Peut-être suis-je en état d'épargner cette peine à l'honorable député. Il base sans doute son calcul sur la coût des navires tel qu'il figure dans ce rapport, tandis que la dépréciation n'est calculée que selon le temps depuis lequel ils furent mis en service.

M. DUFF: Cette explication est juste et je l'accepte. Disons que la dépréciation est de 2 p. 100. Le même exposé comprend une inscription de $22,000 de dettes courantes. J'avoue que l'honorable ministre ne saurait être au fait de tous les détails de cette organisation, mais je trouve étrange que les dettes courantes soient portées à $22,000 quand, le 31 décembre 1919, la marine marchande de l'Etat devait environ $100,000 à Halifax.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette d'avoir à interrompre mon honorable ami si souvent...

M. DUFF: Allez-y, nous voulons obtenir tous les renseignements possibles.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je veux laisser toute facilité à mon honorable ami de finir son discours. Je lui signalerai que les comptes présentés par moi il y a quelques jours ont été vérifiés non seulement par les fonctionnaires de la marine marchande, mais aussi par Marwick, Mitchell et compagnie, vérificateurs bien connus. Il y aurait donc lieu d'en admettre l'exactitude.

M. DUFF: J'ignorais que les fonctionnaires de la marine marchande les eussent vérifiés, mais j'ai remarqué le certificat de Marwick, Mitchell et compagnie. L'honorable ministre se targue d'être homme d'affaire. Pour moi, je n'ai pas cette prétention. Il avouera, cependant, qu'il était impossible à cette compagnie ou à qui que ce soit de savoir combien il restait dû sur ces navires le 31 décembre 1919. Les vérificateurs se bornent à scruter les livres et documents déposés devant eux, d'après les renseignements qu'ils peuvent obtenir au bureau de la marine marchande à Toronto ou à celui du ministre à Ottawa. Il leur était donc impossible de savoir que la marine marchande devait $100,000. De fait, cette marine a des dettes pour ainsi dire à chaque port qu'elle fréquente, c'est chose bien connue. Les capitaines préposés à d'autres navires qui reviennent de ports étrangers déclarent que les comptes dus par la marine marchande ne sont pas payés. Il est donc impossible aux comptables ou vérificateurs de dire si les obligations courantes sont de $22,000 ou de $22,000,000. Je conclus de tout cela que le montant inscrit sous la rubrique "dettes courantes" est trop faible et que si le calcul avait été exact, le profit résultant de l'exploitation de la marine de l'Etat pour l'année 1920 serait beaucoup moins considérable que le ministre ne l'a dit.

J'ai démontré que d'après l'exposé du ministre, des fonctionnaires de la marine marchande et de la société Marwick-Mitchell, les navires de l'Etat étaient présumés avoir réalisé certains profits dans l'espace de deux ans. L'honorable ministre croit, naturellement, à l'exactitude du rapport de la société Marwick-Mitchell,

mais voici ce que je trouve dans son propre rapport:

Compte d'exploitation pour 1919 et 1920

	Cr.	
Compte d'exploitation pour 1919 et 1920 sur voyages complétés	$1,056,767 38	
Profit, jusqu'au 31 décembre 1919, sur voyages incomplets	350,000 00	
		$1,406,767 38
Profit du 1er janvier au 30 décembre 1920, sur voyages complétés	$598,460 09	
Profit sur voyages incomplets, jusqu'à date	183,000 00	
		780,460 09
		$2,188,227 47

Des deux rapports de l'honorable ministre il appert qu'en deux ans il a réalisé un profit de $2,188,227.47. Or, ce n'est point là un profit, et nous savons tous que pareil profit n'existe pas. La députation n'apprendra pas sans intérêt ce qui est advenu de ces $2,000,000.

Avant de passer à l'état fourni par le ministre, état qui se trouve au hansard du 29 mars 1921 et qui se nomme bilan sommaire, je veux communiquer à la Chambre un relevé de l'état présent du compte de l'exploitation pour les deux années.

Compte de l'exploitation 1920.
Avoir: Bénéfices sur les voyages complets. $598,460.09.

Je ne mentionne que les profits nets, parce que je comprends, comme les fonctionnaires du département doivent s'en rendre compte, que la somme de 183,000 dollars qu'ils inscrivent pour les recettes nettes, subséquemment au mois de janvier, des voyages non complets, est purement hypothétique. Il n'y a guère, aujourd'hui, sur l'océan de vaisseaux qui rapportent des bénéfices, et les bateaux du ministre ne peuvent certainement pas faire de gains lorsque leurs cales sont vides et qu'ils vont d'un port à l'autre sans cargaison. Je prends donc $598,460.09, profits nets de l'exploitation en 1920. Il y a un débit:

Intérêt sur le prix de revient des vaisseaux affrétés, $2,724,474.

Dette imputable sur les recettes d'exploitation des vaisseaux en 1920:

Intérêt sur les avances pour les vaisseaux inachevés	$ 421,699 10
Taxe sur les profits d'affaires, en 1919	742,650 00
Impôt de guerre sur le revenu, en 1920	62,580 00
Total	$3,951,403 10

[M. Duff.]

Ce qui laisse une perte de $3,352,943.01 sur le compte de l'exploitation en 1920. Telle est la situation réelle. Au lieu d'une balance de $2,188,227.47 à l'avoir, comme dit le ministre, il y a une balance de $3,352,943.01 au débit, qui représente la perte résultant de l'exploitation pour cette seule année.

Je veux expliquer les sommes que j'ai portées au débit. Quant à l'intérêt de $2,724,474 sur le prix de revient des vaisseaux, j'ai calculé cet intérêt au taux de 5½ p. 100, en me fondant sur les renseignements que le ministre a fournis à la députation il y a eu une semaine mardi dernier. Si mes souvenirs sont fidèles, les vaisseaux coûtent, l'un dans l'autre, 192 dollars par tonneau et les vaisseaux en armement représentent 259,783 tonneaux. En calculant l'intérêt de la somme au taux de 5½ p. 100, on voit que la marine marchande du gouvernement canadien doit au ministre des Finances, pour 1920, le montant de $2,274,472, intérêt sur le prix de revient des vaisseaux.

Il est également notoire que le ministère des Finances a avancé, par l'entremise du ministère de la Marine, aux constructeurs maritimes, pour les vaisseaux en construction, mais inachevés, des sommes d'argent désignés comme paiement provisoires. A cet égard, j'ai calculé que, en ne supputant que l'intérêt pour six ans, le ministère des Finances a une créance de $421,699.10 du chef des vaisseaux inachevés. Ces vaisseaux doivent donc plus de trois millions de dollars comme intérêt.

J'ai inscrit 742,650 dollars pour la taxe sur les profits d'affaires en 1919, et ce, pour deux raisons. L'une est que ces vaisseaux se livrent au même genre d'affaires que les grandes compagnies privées. Si, pour un motif ou pour un autre, le Gouvernement, au lieu de faire traiter ces affaires par les fonctionnaires du ministère de la Marine, avait jugé à propos de les confier à une compagnie privée, celle-ci aurait été tenue de payer à l'Etat une taxe de 742,650 dollars sur ses profits industriels. Naturellement, notre marine marchande n'acquittera pas cette taxe, parce qu'elle n'est pas obligée, et il n'importerait pas qu'elle l'acquittât, car ce ne ne serait rien autre qu'un déplacement de fonds. Cependant, en arrêtant le compte de l'exploitation, il m'est bien permis de porter au compte la taxe sur les bénéfices industriels qu'une compagnie privée aurait à payer.

J'ai obtenu ce chiffre d'une source digne de foi, et je le crois exact. Par conséquent,

au lieu d'une balance de $2,188,227.47 à l'avoir, comme le ministre le dit, il y a pour le pays une perte sèche de $3,352,943.01 sur les dépenses d'exploitation d'une seule année. Nul ne peut nier ces assertions que je regrette d'avoir à faire à la Chambre; cependant, mes calculs sont exacts, pour bien dire, et c'est là le résultat qu'accusent deux années d'exploitation de la marine du gouvernement canadien.

Jamais dans les annales d'une entreprise en navigation, l'occasion de faire de l'argent n'a été aussi belle. Pendant la première année après le lancement de ces vaisseaux, les armateurs ont amassé des millions, après avoir tenu compte de la dépréciation, servi l'intérêt, acquitté les taxes, soldé les autres dépenses obligatoires et remis de 7 à 10 p. 100 à leurs actionnaires. Pourtant, le ministre de la Marine et des Pêcheries vient dire avec beaucoup d'aplomb qu'il a gagné une mesquine somme de 1,056,000 dollars, somme qui ne figure que dans les livres et que la corporation n'a jamais touchée. L'industrie de la navigation n'a périclité ou n'est tombée qu'au mois de septembre 1920. Qu'ont fait les vaisseaux du ministre entre le 1er janvier et le 31 août? Presque tous ont fait des affaires d'or jusqu'au 31 août 1920, et ce n'est que durant les quatre derniers mois de l'année qu'ils ont dû essuyer des pertes.

Je l'affirme donc, la gestion de la marine marchande de l'Etat était mauvaise et le Gouvernement n'a pas le droit de s'évertuer à poursuivre l'exploitation de bâtiments construits à Halifax et à Vancouver, enregistrés à Montréal et dont les administrateurs sont à Toronto. Merveilleuse combinaison, en vérité!

Voyons maintenant jusqu'à quel point on doit ajouter foi aux déclarations du ministre. Avant de présenter un bilan à ses actionnaires, aux directeurs de sa compagnie ou au pays, le premier homme d'affaire venu, tout homme qui s'enorgueillit de la gestion de ses affaires se serait donné la peine de se rendre compte de l'exactitude de ces états de situation au lieu de se mettre dans la posture où se trouve en ce moment mon honorable ami aux yeux du public.

Le ministre a porté à la connaissance du pays un second état que je serais bien aise de faire consigner dans le hansard. Dans le compte rendu de la séance du 29 mars dernier, page 1358 des "Débats", se trouve l'état de l'actif, qui est donné comme suit:

Marine marchande du gouvernement canadien, anonyme, et compagnies filiales
Bilan consolidé au 31 décembre 1920

Actif fixé:		
Navires au prix coûtant	$50,005,892.71	
Moins réserve pour dépréciation	815,841.32	$49,190,150 39
Matériel et outillage au prix coûtant	$ 27,243.25	
Mobilier de bureau au prix coûtant	29,128.66	
	$ 56,371.91	
Moins réserve pour dépréciation	2,818.60	53,553 31
Total		$49,243,604 70
Actif courant:		
Fonds en banque et en mains		$ 426,816 02
Comptes recevables		1,750,161 36
Avances aux capitaines, aux équipages et aux agents		54,605 09
Dispaches dues par les assureurs		67,860 82
Réclamations d'assurances, montant recouvrable, évalué à		686,805 51
Intérêts recevables courus		4,583 33
Inventaires des magasins et approvisionnements		44,821 84
Obligations fédérales de la victoire		500,000 00
Total		$3,535,653 97

Puisque nous en sommes à ce merveilleux bilan établi par la maison Harwick, Mitchell & Cie, je ferai observer à la députation qu'en se reportant à cette même page du hansard, elle constatera que le chiffre total de l'actif n'est pas donné. Au lieu d'indiquer — ce qu'ils auraient fait si leur bilan avait été convenablement établi — que le total de l'actif se chiffre à $52,779,258.67, ces comptables déclarent que l'actif fixe est de $49,243,604.70 et l'actif courant, de $3,535,653.97. Or, cela forme le total de $52,779,258.67.

Vient ensuite le chapitre du passif, qui est comme suit:

Passif

Capital:	
Autorisées, 10,000 actions de $100 chacune, $1,000,000; émises, 4,709 actions de $100 chacune	$ 470,900 00
Dotations payables:	
Dû au gouvernement fédéral, obtenu par hypothèques sur navires	49,535,892 71
Dettes courantes:	
Comptes payables	1,712,803 03
Voyages incomplets:	
Balances de voyages incomplets	963,820 65
Surplus:	
Dettes casuelles	1,004,233 01
	$53,687,649 40

C'est par suite d'une faute d'impression, j'imagine, que le montant de $1,004,233.01 est inscrit vis-à-vis les "dettes casuelles" au lieu de l'"excédent". Au dire du ministre, l'excédent serait de $1,004,233.01. D'après ses calculs, l'exploitation se solderait par un bénéfice de $2,188,227.47; or, le bilan dont je viens de donner lecture et qu'il a lui même fourni fait voir que les deux années d'exploitation n'ont rapporté qu'un profit de $1,004,233.01. Les données qu'il met sous les yeux de la Chambre sont vraiment fort singulières, et je lui conseillerais de se tenir sur ses gardes au lieu de se mettre en colère et de blâmer le langage du représentant de Maisonneuve (M. Lemieux), ou de tout autre député. De ces données du ministre, que je viens de lire, j'ai fait un tableau que je demanderai tantôt à consigner dans le hansard.

Je viens de faire voir que les chiffres fournis par le ministre accusent un profit de $1,004,233.01; or, je me fais fort de démontrer que le bénéfice est loin de se chiffrer à un million. Assertion bien audacieuse, dira-t-on; eh bien! si le ministre veut bien faire l'addition du passif mentionné à la page 1385 du hansard — sans tenir compte de l'excédent — et en soustraire le total de la somme de l'actif, il verra ses propres chiffres, ceux de MM. Marwick, Mitchell & Cie, de M. Hanna ou de ses propres fonctionnaires, qui auraient dû s'assurer de l'exactitude du bilan; il verra, dis je, que les bénéfices, au lieu d'être de $1,004,233.01, ne se chiffrent en réalité qu'à $95,842.28.

Maintenant, que veulent dire ses fonctionnaires, que veut dire M. Hanna, que veulent dire MM. Marwick, Mitchell et compagnie, qui prétendent jouir d'une certaine réputation de vérificateurs et de comptables, en montrant un excédent de $1,004,233.01, alors qu'il n'y a rien de tel? Voici un état que je veux insérer au hansard. Il est tiré des chiffres mêmes du ministre et montre que l'excédent pour les années 1919 et 1920 n'est que $95,842.28 au lieu de $1,004,233.01.

Marine marchande du gouvernement canadien, anonyme, et les compagnies filiales
Bilan consolidé au 31 décembre 1920

Actif fixé:		
Navires au prix coûtant	$50,005,892.71	
Moins réserve pour dépréciation	815,841.32	
		$49,190,150 39
Matériel et outillage au prix coûtant	$ 27,243.25	
Mobilier du bureau au prix coûtant	29,128.66	
	$ 56,371.91	
Moins réserve pour dépréciation	2,818.60	
		53,553 31
Total		$49,243,604 70
Actif courant:		
Fonds en banque et en mains		$ 426,816 02
Comptes recevables		1,750,161 36
Avances aux capitaines, aux équipages et aux agents		54,605 09
Dispaches dues par les assureurs		67,860 82
Réclamations d'assurances, montant recouvrable, évalué à		686,805 51
Intérêts recevables courus		4,583 33
Inventaires des magasins et approvisionnements		44,821 84
Obligations fédérales de la victoire		500,000 00
Total		$3,535,653 97
		$ 52,779,258 67
Passif		
Capital:		
Autorisées, 10,000 actions de $100 chacune, $1,000,000; émises, 4,709 actions de $100 chacune		$ 470,900 00
Donations payables:		
Dû au gouvernement fédéral, obtenu par hypothèques sur navires		49,535,892 71
Dettes courantes:		
Comptes à payer		1,712,803 03
Voyages incomplets:		
Balances de voyages incomplets		963,820 65
Surplus:		
Dettes casuelles		95,842 28
		$ 52,779,258 67

Ainsi, d'après le rapport du Gouvernement, le surplus pour les années 1919 et 1920 est de $95,842.28, et non de $1,004,233.01.

Je remarquerai, en passant, que la somme de $49,190,150.39, sous le chapitre "d'actif fixé", comme on le voit dans le hansard, est évidemment $49,190,051.39 comme le fait voir le total. J'ai donc fait la correction.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette qu'il y ait une erreur dans le hansard non revisé. Ces chiffres ne sont pas ceux que j'ai remis au sténographe. Sous le chapitre d'"actif courant", à la page 1334, le hansard a omis "dépenses retardées", "assurances non expirées", $908,390.73. Le total de l'actif devrait être de $53,687,649.40.

M. DUFF: Ce total comprend les $908,390.73 pour asurances non expirées?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui. Tandis que j'y suis, je vais corriger une autre erreur du hansard. Sous le chapitre de "Passif" l'item de $1,004,233.01 aurait dû paraître directement vis-àvis le mot "Excédent", au lieu des mots "Dettes casuelles".

M. DUFF: Je comprends cela. Tout en acceptant la correction du ministre, je désire que les navires perdent le moins d'argent possible et cette correction aurait dû être faite immédiatement. Cela montre une fois de plus que quelque fonctionnaire du département du ministre ne fait pas son devoir. Lorsque le hansard a paru, le lendemain, un employé aurait dû examiner les chiffres et appeler l'attention du ministre là-dessus.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est ce que l'on a fait.

M. DUFF: Pourquoi n'avez-vous pas fait la correction?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je l'ai faite sur-le-champ.

M. DUFF: Mais quand?

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon secrétaire a aussitôt appelé mon attention sur cette erreur, et une lettre a été envoyée au personnel du hansard le priant de corriger l'erreur.

M. DUFF: Ce n'est pas au hansard, mais à la Chambre que le ministre aurait dû faire remarquer la chose, parce que nous ne recevons pas le hansard revisé avant l'automne suivant. Le ministre devrait certainement présenter un état convenable au pays et je dis que quelqu'un a manqué à son devoir en ne corrigeant pas cette erreur pour la Chambre le lendemain.

Comme le ministre nous dit maintenant qu'il faut ajouter à ces recettes de $908,000 pour assurance différée, je dois accepter sa déclaration telle qu'elle paraît à la page 1358, indiquant un surplus de $1,004,433.01. Mais j'ai l'intention de disséquer tantôt l'actif et le passif, et je prouverai à la Chambre que le ministre au lieu d'avoir, d'après ses propres chiffres, un profit de plus de 2 millions au compte d'exploitation pour les deux ans, ne peut montrer sur le papier qu'un profit d'un million seulement, qui n'est réellement pas un profit.

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

Reprise de la séance

M. McMASTER: Avant que l'honorable député (M. Duff) qui a la parole, ne reprenne son discours, je désire lui poser une question. Dans ses remarques, cet après-midi, il nous a dit que le bassin de radoub à Halifax avait été exproprié par le Gouvernement pour la somme d'un million et demi, y compris les intérêts. Il nous a dit ensuite que ce bassin de radoub avait été transféré à la compagnie des chantiers maritimes de Halifax. Ensuite, et que celle-ci en avait disposé à la British Steel Corporation pour 7 millions. Je ne me souviens pas qu'il nous ait dit à quel prix le Gouvernement — après l'expropriation du bassin de radoub de la compagnie britannique pour un million et demi — l'avait vendu à la compagnie des chantiers maritimes de Halifax, limitée.

M. DUFF: Je regrette avoir oublié de mentionner ce détail important. L'expropriation de ce bassin de radoub a eu des conséquences très sérieuses non seulement pour les actionnaires de la compagnie du bassin de radoub de Halifax, mais pour les gens des Provinces maritimes qui en faisaient usage. Je puis dire que le Gouvernement, après avoir pris de force cette propriété de la compagnie du bassin de radoub de Halifax, chose qui a été faite durant la guerre, a fait une convention avec la compagnie des chantiers maritimes de Halifax, s'engageant à lui louer ce bassin aux prix de $62,500 pour la première année, avec l'entente qu'au cours de l'année, la compagnie des chantiers maritimes de Halifax, limitée, payeraient $1,250,000 pour la propriété entière. Maintenant, puisque mon honorable ami m'a posé cette question, je veux ajouter que jusqu'à il y a quelques semaines, le Gouvernement n'avait pas reçu le $1,250,000 quoiqu'ils aient payé l'an dernier à la compagnie du bassin de radoub de Halifax la somme qui avait été accordée par jugement de la cour d'échiquier. Conséquemment, c'est une autre raison pour que la députation et le peuple blâme le Gouvernement — parce qu'il n'a pas perçu cette dette de la compagnie des chantiers maritimes, limitée, après l'expiration de la première année.

L'hon. M. REID: Si l'argent n'a pas été payé, j'en conclus que le titre du bassin de radoub de Halifax appartient encore à la couronne, donc le Gouvernement n'a pas seulement la garantie de ce bassin, tel que lors de l'expropriation, mais aussi celle de toutes les constructions qui sont sur la propriété.

M. DUFF: Il n'y avait aucune construction sur cette propriété. Tel que je l'ai dit cet après-midi, c'est une propriété séparée et distincte de celle de la compagnie des

chantiers maritimes de Halifax, limitée. Il n'y avait aucune raison valable pour que le Gouvernement, dont faisait partie à ce moment le ministre des Chemins de fer (M. Reid), ait décidé, sur l'avis de quelqu'un dans les rangs ministériels, de prendre à la gorge la compagnie du bassin de radoub de Halifax, une compagnie composée de capitalistes anglais en Canada, arrivés ici il y a vingt ans, et qui, dans le but d'encourager l'industrie canadienne, ont placé leur argent dans la compagnie du bassin de radoub de Halifax. Je dis qu'à la demande d'un membre du Gouvernement, le ministre des Chemins de fer et ses collègues ont délibérément, par décret du Conseil, exproprié la propriété de cette compagnie particulière connue comme la compagnie du bassin de radoub de Halilfax.

L'hon. M. REID: Je suppose que l'honorable député sait que M. Brookfield a donné une option écrite et signée sur la propriété à $1,250,000, puis qu'il a ensuite demandé plus. Une plainte en a été portée à la cour d'échiquier et la cour a déterminé l'évaluation sur la propriété.

M. DUFF: Je suis enchanté de voir que le ministre des Chemins de fer est à son siège ce soir. Je me souviens que l'an dernier, lorsque nous discutions les questions relatives à la marine marchande canadienne, l'on a fait venir le ministre des Chemins de fer, et que le Parlement a eu alors l'avantage de recevoir de lui des renseignements qu'il avait dans son ministère concernant la marine marchande. Je suis heureux de le voir ici ce soir, mais qu'il me permette de lui exprimer mon regret qu'il n'ait pas été ici cet après-midi, lorsque j'ai expliqué la situation. Je sais absolument tout ce qui est arrivé.

Le ministre a parfaitement raison de dire que, Brookfield, le directeur gérant de la compagnie du bassin de radoub, d'Halifax a offert la propriété au Gouvernement pour $1,250,000. Mais le ministre sait-il que cette offre fut faite par M. Brookfield, au cours de la quinzaine qui suivit la grande explosion qui se produisit, à Halifax, alors que 2,000 habitants de cette ville furent tués et 20,000 blessés? La population d'Halifax était alors dans un terrible état d'esprit. En réalité, le ministre de la Marine, peu de temps après, à son retour d'une visite à cette ville, disait que les citoyens d'Halifax souffraient " par une crise d'hystérie ". C'est l'expression dont il s'est servi. Est-il étonnant qu'ils fussent hystériques, puisqu'une grande partie d'Halifax avait été réellement détruite? Ce fut alors que M. Brookfield s'adressa à M. Carvell ou à quelque autre membre du Gouvernement, et lui offrit cet immeuble pour un million et un quart. Mais M. Carvell, au nom du Gouvernement n'accepta pas l'offre de M. Bloomfield. La compagnie du bassin de radoub d'Halifax commença alors les travaux de réparations sur sa propriété, de façon à permettre d'exécuter le travail en question. Le côté étrange de la situation, c'est qu'on forma, dans la suite, la compagnie des chantiers d'Halifax, qui s'établit à moins de cent verges de distance de la compagnie du bassin de radoub d'Halifax, Elle acheta un immeuble sur lequel elle établit un chantier maritime. Jusque-là il n'avait pas eu de chantier maritime, à cet endroit. Ce fut alors que le ministre, subissant quelque influence que je n'ai pu encore découvrir, mais que j'espère découvrir un jour, agit comme l'on sait. Je ne le blâme pas, car évidemment il ignorait ce qui se passait. Il semble avoir voté, en toute bonne foi, pour ce décret du conseil. Je ne puis cependant le dégager de sa part de responsabilité pour cette mainmise préméditée sur les biens de particuliers pour son transfert à la compagnie Halifax Shipyards. Je le répète, je ne blâme pas le ministre, mais je dis que certaine influence était à l'œuvre et qu'elle finit par obtenir la mainmise de l'Etat sur l'immeuble de la compagnie du bassin de radoub d'Halifax, moyennant $1,100,000, non pas $1,250,000, mais bien $1,100,000. M. Brookfield et ses associés refusèrent l'offre et en appellèrent à la cour d'échiquier. L'affaire traîna durant deux ans. Entre temps, certaine influence intervint auprès du Gouvernement, et le résultat fut que ce bassin de radoub d'importance pour la ville d'Halifax fut loué à la compagnie des chantiers d'Halifax, moyennant un loyer de $52,500, pour la première année, avec l'entente que le prix total d'achat, c'est-à-dire, un million et quart, serait payé dans le cours d'une année. Jamais on n'a versé cette somme, et l'on devrait savoir que la compagnie des chantiers d'Halifax, grâce à son exploitation du bassin de radoub, a réalisé un bénéfice d'environ $300,000 depuis qu'elle s'en est chargé.

M. JACOBS: L'honorable député a-t-il la liste des directeurs de cette compagnie?

M. DUFF: Les directeurs sont tous des Anglais; c'était une compagnie anglaise organisée par des capitalistes anglais. Ainsi que je le disais, cet après-midi, c'est certainement une fâcheuse réclame pour le Canada, pour le Gouvernement, de s'emparer délibérément de l'immeuble d'actionnai-

res anglais pour le céder à une compagnie particulière locale. Je tiens à ajouter, au sujet du chantier maritime d'Halifax, que cet immeuble a été exproprié par le Gouvernement, sans raison sérieuse et sans cause raisonnable. Bien que M. Brookfield, le gérant de la compagnie, se fût efforcé, avant que la décision eût été rendue, d'obtenir une enquête sur toute l'affaire, le ministre des Chemins de fer et ses collègues, pour une raison ou une autre, n'ont jamais voulu accorder d'enquête.

L'hon. M. REID: On ne m'en a jamais soufflé mot.

M. DUFF: Je le sais. Je m'adresse à lui parce que je le tiens pour un homme juste. Je veux lui dire qu'il y a quelque chose de louche dans cette affaire. J'inore qui l'on doit blâmer, mais si le ministre veut se documenter, comme je suis à le faire moi-même, sans avoir encore obtenu de résultats très concluants je regrette de le dire, s'il rattache la compagnie du bassin de radoub d'Halifax à la compagnie des chantiers d'Halifax et à la British Empire Steel, il pourra constater que cette dernière compagnie ou la compagnie des chantiers d'Halifax a demandé 7 millions et quart pour ce bassin de radoub qu'elle a payé 1 million et quart, et la Chambre, le pays et moi-même nous lui serons reconnaissants, s'il dénonce nœud gordien. Je lui demanderais de se rendre au bureau du premier ministre ou à celui du ministre de la Marine, pour prendre connaissance de la correspondance échangée entre les directeurs de la compagnie du bassin de radoub et le Gouvernement; car si, légalement, cette dernière doit rester inactive, à la suite de la décision de la cour d'échiquier, qui est finale, en toute justice et équité il y a lieu d'enquêter et de permettre à M. Brookfield et à la compagnie du bassin de radoub de soumettre leur cause au Gouvernement qui, sans penser à mal, a adopté le décret relatif à cette expropriation.

J'étais en train de citer certains relevés de comptes se rapportant aux opérations de la marine marchande de l'Etat quand la séance a été suspendue à six heures. J'avais cité entre autres un état qui avait été communiqué à la Chambre en date du 29 mars par le ministre, mais celui-ci m'a fait remarquer qu'on avait fait une erreur dans les chiffres donnés à cette époque-là. Naturellement, j'ai été trop heureux de faire la rectification. Le ministre a expliqué qu'on avait omis dans l'état en question une somme de $908,000 pour les assurances en cours, de sorte que les bénéfices s'élevaient bien au chiffre de $1,004,000 donné par le ministre, au lieu de $90,000 que j'avais calculé d'après l'état fourni à la Chambre. Evidemment, ce n'est pas de ma faute si on a fait une erreur. Le ministre ne doit pas en être tenu responsable, mais il me semble que quelqu'un de son département aurait dû examiner le rapport publié dans le hansard et y apporter les rectifications nécessaires.

Pour démontrer, comme j'ai essayé de le faire avant la suspension de la séance, qu'au lieu d'avoir un excédent, le ministre a un déficit, il va me falloir citer d'autres chiffres. Auparavant, j'attirerai l'attention du comité sur le fait que dans le compte d'exploitation de 1920, à la page 1358, le ministre évalue la dépréciation à $667,665.46. Or, si on regarde un peu plus bas, dans le bilan général, on remarquera que la dépréciation est évaluée à $815,841.42; il y a par conséquent entre les deux sommes une différence de $158,175.96. Où est cette somme? Elle n'apparaît que dans le rapport de 1919, et comment peut-il introduire dans son bilan général de 1920 une somme de $815,000 pour dépréciation, quand il n'a que $667,000 dans le compte d'exploitation; la différence devrait apparaître dans le bilan de 1919. Cela montre, comme je l'ai déjà dit, que nous ne pouvons nous fier ni sur les comptes des fonctionnaires du ministre ou de M. Hanna, ni sur les vérifications de Marwick-Mitchell et Cie.

M. McGIBBON (Muskoka): L'honorable député de Lunenburg a raison.

M. DUFF: Je suis heureux d'avoir l'approbation de l'honorable député de Muskoka. Si mes chiffres sont exacts—et ils le sont—cette différence aurait dû être déduite en 1919 et devrait apparaître dans le rapport de cette année-là.

Afin d'exposer clairement la question à la Chambre et faire comprendre à tous les députés consciencieux des deux côtés de la Chambre—il ne s'agit pas d'une question politique et nous y sommes tous intéressés —et aux gens raisonnables comme l'honorable député de Muskoka la façon dont les affaires sont conduites, je vais donner au comité l'état réel de l'actif et du passif de la compagnie à l'heure actuelle. J'ai examiné les comptes très attentivement et j'en ai fait un relevé. Si le ministre de la Marine et mes collègues veulent prêter leur attention, ils remarqueront que, dans certains cas, j'ai pris les chiffres apparaissant

dans le rapport général, page 1358. Voici le bilan en question:

Actif		
Navires en service, au prix coûtant	$50,005,892 71	
Moins la dépréciation admise par le ministre	815,841 32	
	$49,190,051 39	
Moins la dépréciation de la valeur vénale des navires, 259,783 tonnes à $150	$38,967,450 00	
		$10,222,601 39
Matériel et aménagement suivant le rapport, mobilier, etc., déduction faite de 5 p. 100 pour dépréciation		53,553 31
Argent en banque et en caisse		426,816 02
Créances recouvrables	$1,750,161 36	
Moins pertes en recouvrement	175,016 13	
		$1,575,145 23
Avances aux commandants, équipages et agents		54,605 09
Indemnités pour pertes dues d'après règlement		67,860 82
Assurances recouvrables	$689,805 51	
Moins somme non recouvrable	190,000 00	
		496,805 51
Assurances en cours		908,390 73
Intérêt dû à recevoir		4,583 33
Magasins et marchandises		44,821 84
Obligation de la Victoire, 1934	$500,000 00	
Moins la dépréciation	25,000 00	
		475,000 00
Pertes		58,669,906 22
Total		73,000,089 49
Passif		
Capital-actions, 4,709 actions à $100		$ 470,900 00
Dû au gouvernement du Dominion, compte capital		49,535,892 71
Dû au gouvernement du Dominion, comptes intérêts		2,724,474 00
6 mois d'intérêt sur des montants avancés sur des navires non terminés, $15,334,513 à 5½ p. 100		421,699 10
Dettes courantes		1,712,803 03
Montants dus pour voyages incomplets		963,820 65
Pertes en valeur de navires non terminés, 114,470 tonnes à $150		17,170,500 00
		$73,000,089 49
Perte au pays		$58,669,906 22

Telle est la situation actuelle de la marine marchande du gouvernement canadien en date du 31 décembre 1920, aucun profit sur les comptes courants, aucun profit au compte d'exploitation, aucun profit sur aucun autre compte, mais une perte totale pour le pays, tant en dépréciation de la valeur des navires qu'en exploitation de ces navires de $58,669,906.22.

[M. Duff.]

Avant de mettre de côté cet état de compte, et comme j'y ai placé des item qui ne se trouvaient pas dans l'état du ministre, je veux les expliquer. J'ai ajouté, dans la colonne du débit, une somme de $2,724,474.00 intérêt dû au Gouvernement. Cette somme est due sur l'emprunt de 1920 que la marine marchande doit au ministère des Finances. Elle doit aussi au ministère des Finances six mois d'intérêt sur la somme de $15,334,513, soit $421,699.10. J'ai aussi fait entrer dans la colonne de débit la valeur des navires non terminés, soit 114,470 tonnes à $150 la tonne. Si les honorables députés veulent bien se reporter à la déclaration faite par le ministre le 29 mars 1920, qu'ils trouveront à la page 1355 du hansard, ils verront qu'il y avait à cette époque deux navires non terminés de 10,500 tonnes chaque, neuf de 8,300 tonnes, et cinq de 3,500 à 3,900 tonnes chaque, ce qui fait un total de 114,470 tonnes, capacité effective de charge. Les honorables députés peuvent aussi se demander pourquoi j'ai mis dans la colonne du débat une somme de $17,170,500 comme perte sur la valeur de ces navires non terminés. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je vais prouver ma déclaration. La construction de ces navires a été adjugée par le ministre de la Marine sans soumissions et sans demander au public de faire une offre de construction à un certain prix, et le résultat, c'est qu'au lieu de coûter le prix du marché de l'époque, ils ont coûté de $215 à $167.50 par tonne de capacité effective, si je ne me trompe pas. Mais, dans sa propre déclaration qui se trouve au hansard, le ministre dit que ces navires ont coûté en moyenne $192 par tonne. La Chambre remarquera que j'ai déduit $150 par tonne pour la dépréciation en valeur, ce qui laisse la modeste somme de $42 par tonne comme valeur de ces navires.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne sais pas si mon honorable ami, oui ou non, fait une diminution suffisante.

M. DUFF: Je remercie l'honorable ministre de son conseil et il se peut que je n'aie pas assez déduit, mais je laisse le public juge de sa déclaration du 29 mars et de la mienne. Il serait plus digne de la part du ministre de me laisser finir que de me railler de son siège.

J'ai dit, monsieur le président, que certains honorables députés pourraient être surpris de voir que j'ai déduit $150 par tonne des prix que le ministre donne comme coût moyen par tonne de ces navires. C'est un montant considérable, mais je crois pouvoir fournir au comité une preuve décisive

que tout député peut actuellement acheter sur le marché libre des navires neufs, non pas des navires irréguliers comme ceux que le ministre a sur les bras et dont la plupart ne peuvent faire plus que huit ou dix nœuds à l'heure, mais des navires qui peuvent filer de 12 à 15 nœuds à l'heure au prix de £9 la tonne — ce qui, au taux actuel du change, signifie $37 à $38, jusqu'à $60 ou $75 la tonne, selon l'aménagement de ces navires.

L'hon. M. REID: (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Puis-je demander à l'honorable député s'il parle de l'achat de navires d'occasion ou d'un contrat pour la construction de nouveaux navires du type dont il parle?

M. DUFF: Cette question est à propos. Ce que je veux dire c'est que le ministre des Chemins de fer peut aller acheter des navires qui ont été lancés au cours des derniers six mois et qui n'ont pas été vendus; il peut acheter ces navires sur le marché anglais ou dans les chantiers d'Ecosse au prix de £9 la tonne de capacité effective. Maintenant, permettez-moi d'établir mon raisonnement. Je cite le *American Shipping Register*:

Si la commission des transports maritimes des Etats-Unis devait déterminer un prix de vente pour ses navires en acier et tenir compte des prix qui règnent aujourd'hui dans le marché mondial, elle serait obligée d'offrir les cargo-boats au prix maximum de $35 la tonne de poids lourd. Une des ventes les plus récentes du Royaume-Uni a été celle d'un navire neuf de 6,750 tonnes de capacité effective au prix de £60,000, ce qui fait approximativement $9 la tonne.

La dépréciation en valeur se voit quand on fait la comparaison avec le chiffre de £14 la tonne poids lourd à la fin de l'an dernier. Avant que les Anglais puissent disposer des anciens navires allemands il semble que le syndicat Inchcape donnera pour rien les cargo-boats les plus vieux et les plus usés.

Cela était dit de l'état du marché le 31 décembre 1920.

Il parait douteux qu'un nombre considérable de ces navires puissent être vendus aujourd'hui aux compagnies américaines, même s'ils leur étaient offerts à un prix nominal.

Voici un extrait du *Shipbuilding and Shipping Record* de janvier 1921.

Marché des navires

Peu d'années ont clôturé pour le marché de la vente des navires dans des conditions plus déprimantes que l'année qui vient de s'écouler. Des exemples frappants de cette déplorable dégringolade se sont manifesté à une vente de navire à la *Merchants Hall, Baltic Exchange*, Londres, le 15 décembre, quand C. W. Kellock et compagnie ont offert en vente deux navires très intéressants dont l'un était pratiquement neuf. Ce navire, le *War Fig*, un cargo-boat d'environ 4,050 tonnes en lourd, outillé de turbines à engrenage et prêt à entrer en service a été offert à £10,000 et malgré l'entrain du commissaire-priseur, l'enchère n'a pas atteint la mise à prix et il a été par la suite retiré à £34,000.

Cela fait un montant de $35 par tonne.

Le second navire, vaisseau venant de l'ex-ennemi, le *Chemnitz*, avec des aménagements pour environ 49 passagers de première classe et 16 de deuxième classe, d'une capacité en lourd d'environ 3,800 tonnes, avec double hélice et des machines à triple-expansion, construit en Allemagne en 1901, a été offert à £10,000, mais il a été bientôt évident qu'on en voulait peu, et les mises ont cessé à £17,000, chiffre auquel il a été également retiré.

Cela fait $9 par tonne.

Il faut tenir compte de ceci: dans le cas du *War Fig*, nous avons un navires comparable à un neuf et pouvant être affrété aussitôt prêt, et auquel on tient si peu que l'offre la plus élevée représentait un peu plus de £8 par tonne en lourd, — étrange commentaire des prix en vogue il y a un an.

Voici une autre lettre d'un courtier de navires de North-Sydney, un homme à qui dans son négoce, on offre des navires de jour en jour. Il dit:

Je constate d'après l'exposé du ministre que ces navires coûtent $190 par tonne en lourd. Aujourd'hui, j'ai reçu une lettre de Londres, offrant un navire de 2,000 tonnes construit en 1920 pour lequel on accepterait un prix de £14 par tonne.

Un prix de £14 par tonne, comme le sait le ministre des Chemins de fer était équivalent à environ $56 en 1920. Je voudrais aussi que la Chambre se souvienne que cette offre de $56 par tonne était pour un navire de 2,000 tonnes et le ministre des Chemin de fer doit savoir que plus la capacité de tonne en lourd est petite, c'est-à-dire plus petit est le navire, plus le prix de construction par tonne en lourd est élevé. En conséquence, si on offrait un steamer de 2,000 tonnes en lourd à $56 par tonne, il s'en suit qu'un navire de 5,000 ou 6,000 tonnes, en lourd dont nous avons quelques-uns dans la marine marchande du Canada pouvait s'acheter à un prix moins élevé. Voici encore une autre lettre d'un armateur important:

Je remarque qu'on a acheté récemment un nouveau steamer dans le Royaume-Uni à £9 la tonne en lourd. Cela ferait en réalité $40, tandis que la marine marchande du gouvernement canadien coûte je crois de $180 à $200 la tonne en lourd. Je comprends que l'administration a construit ou passé des marchés pour la construction de 63 steamers et la moyenne de tonnes en lourd serait environ 4,500 tonnes, ou un total de 292,500 tonnes. Prenons le coût moyen, soit $190. Cela indique une différence sur le prix anglais d'aujourd'hui de $150 par tonne ou déjà une dépréciation de $43,875,000 que le Gouvernement devra porter au compte de profits et pertes s'il veut exploiter ces navires

en concurrence avec les navires anglais meilleur marché.

Le ministre aura remarqué que tout ce que j'ai porté au compte de dépréciation c'est $38,000,000; pourtant mon ami qui connait quelque chose à la navigation, qui chaque jour reçoit les cotes des Etats-Unis et d'Angleterre dit que le Gouvernement a fait une perte par la dépréciation de la valeur de ces soixante-trois navires de $43,875,000. La Chambre avouera avec moi que c'est un sérieux état d'affaires. Qu'en pense le peuple. Au risque de prendre un peu de temps de la Chambre, je crois qu'il est bon que je m'arrête un peu à ce point.

Mais toutefois avant de le faire, je pourrais revenir, si le comité me le permet, sur ce qu'a répondu le ministre au sujet des autres chiffres de ma déclaration. Les comptes à percevoir, d'après le ministre s'élevaient à $1,750,161.36. Dans l'exposé que j'ai fait, j'ai déduit de cette somme 10 p. 100 ou $175,000 parce que si les agents du Gouvernement ont permis que $1,750,000 de fret restent impayé, je ne peux pas comprendre comment ils vont percevoir ce montant sans une perte de 10 p. 100 que j'ai allouée dans la perception. Ces frais de transport auraient dû être perçus il y a longtemps et c'est trop d'inscrire à l'actif de la compagnie $1,750,000 de comptes à encaisser. Je doute beaucoup que ce soit purement une évaluation et non un véritable exposé des faits. Un peu plus loin dans son exposé, le ministre cite des réclamations d'assurances à recouvrir pour un montant de $686,805.51. La seule conclusion à laquelle je puisse arriver c'est que les réclamations d'assurances sont pour des pertes complètes ou partielles de quelques-uns de ces navires.

Un navire ou peut-être plusieurs, je le présume, ont subi des avaries quelque part; or, après que les fonctionnaires de la compagnie de la marine marchande de l'Etat ont reçu de l'agent du port où l'accident est arrivé, le compte des frais de réparation, ils l'ont fait parvenir au dispacheur de la compagnie d'assurance maritime, qui fait ensuite son rapport. Or, tant que la compagnie de la marine marchande de l'Etat n'aura pas reçu du dispacheur le chiffre des montants que les compagnies sont prêtes à verser, les fonctionnaires de la marine canadienne sont dans l'impossibilité d'estimer les sommes qu'ils toucheront des diverses compagnies en dédommagement des avaries qu'ont subies les navires de l'Etat. Je doute fort que le département de la Marine ait à son service des fonctionnaires assez versés en matière d'assurance maritime pour nous dire quelles sommes nous devrions déduire de ce chef. Cependant, les citoyens du pays, qui possèdent quelque expérience relativement aux pertes maritimes et savent comment on les déduit ainsi que les sommes à défalquer pour la différence entre le montant de l'assurance et la valeur du navire inscrite sur la police d'assurance, doivent conclure que la compagnie de la marine marchande du Canada, au lieu d'être en mesure d'encaisser $686,805.51 de ce chef, sera forcée d'accepter une somme bien moins considérable. Je l'ai dit tout à l'heure, je doute fort qu'il se trouve au service du département des fonctionnaires qui connaissent la manière dont les dispacheurs des compagnies d'assurance maritimes préparent leurs rapports. J'ai posé une question, il y a quelques semaines, concernant les avaries qu'a subi le navire *Canadian Recruit*, qui s'est jeté à la côte dans le golfe Saint-Laurent, l'année dernière. Si mes collègues veulent seulement prendre la peine de consulter les réponses que j'ai reçues, la seule conclusion qu'ils puissent tirer, c'est qu'il faudrait ni plus ni moins faire maison nette dans le département de la Marine et des Pêcheries. Le personnel des fonctionnaires en service tant à Ottawa qu'à Toronto, ne connaissent pas leur affaire, car s'il en était autrement, ils n'auraient jamais répondu à mes questions de la manière qu'ils l'ont fait.

Le ministre a eu l'obligeance d'appeler mon attention sur le fait qu'une inscription de $908,390.73, représentant des assurances en cours, a été omis du bilan. On arrive à cette somme, je le présume, en tenant compte des primes que la compagnie acquitte sur les polices d'assurance des différents navires. Cependant, je ferai observer qu'il n'y a pas une autre compagnie maritime canadienne, qui tient compte des asurances en cours sur un navire. Dans le cours des affaires ordinaires sur terre, si une compagnie ou un particulier verse $20,000, $30,000 ou $40,000 en primes d'assurance, si les polices sont en vigueur depuis un mois à peine, au moment où le bilan est soumis aux actionnaires ou à une banque, on a parfaitement le droit d'indiquer que les primes ont encore onze mois à courir; cependant, les compagnies maritimes ne font jamais cela. Et pourquoi? Simplement pour cette raison: quand on arme un navire pour $700,000 environ et qu'on verse une prime de $50,000, pour les fins de la discussion, pour le cas où le navire périrait corps et biens le lendemain, on ne touche pas cette somme de $700,000 plus le reliquat de la prime pour les onze

mois qu'elle avait encore à courir. Pas du tout. On touche $700,000 et la compagnie d'assurance maritime vous oblige à payer la prime entière de $50,000 pour l'année, soit argent comptant soit par billet. Voilà pourquoi je prétends que quelqu'un au fait des affaires maritimes se serait abstenu de faire figure parmi l'actif de la compagnie, dans ce bilan, la somme de $908,000 que représentent les assurances en cours.

Bien que je n'aie pas soulevé la question par déférence pour le ministre, lorsqu'il a fait son exposé de la situation, je tiens à lui faire observer qu'il n'a pas le droit de faire figurer cette somme dans l'actif de la compagnie.

De plus, le ministre des Chemins de fer, le ministre de la Marine et des Pêcheries ou quelque autre personnage haut placé, animé, je le présume, de loyalisme qui agite constamment les membres du parti conservateur, unioniste ou libéral-conservateur-national — prit sur lui de souscrire une somme de $500,000 à l'époque où le Gouvernement lança sur le marché canadien l'emprunt national de 1934; en effet, je relève dans l'actif de la compagnie que quelqu'un détient pour $500,000 d'obligations de l'emprunt national de 1934. Or, le ministre de la Marine et des Pêcheries ou ses fonctionnaires, M. Hanna ou ses fonctionnaires ou les vérificateurs: MM. Marwin, Mitchell & Cie, ont inscrit ces obligations au pair dans le bilan de la compagnie. Si MM. Marwin, Mitchell & Cie avait préparé le bilan d'une entreprise particulière pour l'information du ministre ou des banques, ils n'auraient eu rien de plus pressé que de se récrier en face d'une pareille prétention: nous ne pouvons autoriser cette manière de procéder; à l'heure qu'il est, ces obligations ne valent plus que $475,000, soit $95 chacune au lieu de $100. Nous sommes donc tenu d'inscrire à votre crédit une somme de $475,000. Nous nous trouvons donc en face d'un écart de $25,000.

Je pense avoir assez complètement embrassé toutes les matières comprises dans cet état; mais il est une observation que je désirerais faire au ministre de la Marine et des Pêcheries, vu particulièrement que l'état de situation publié par le ministère est autre qu'il n'aurait dû être et vu, en outre, que depuis un an ou deux, plus particulièrement depuis six mois, le pays sait que les affaires maritimes sont en mauvaise condition. Que le Gouvernement ait eu raison ou tort de construire des navires, chacun savait qu'il y perdait de l'argent, puisque toutes les entreprises privées en ont perdu. On m'accusera peut-être de dire, au sujet d'une compagnie dans laquelle j'ai des intérêts, que j'ai bien pensé qu'il y aurait déficit dans son entreprise et que les choses n'étaient pas aussi brillantes qu'elles auraient dû l'être; mais à l'égard de cette entreprise de l'Etat, je dois dire que personne des employés du ministère de la Marine ne peut, vingt-quatre heures avant que le ministre publie son état de situation, prétendre qu'il y avait dans le pays des gens peu optimistes au sujet des affaires de la marine marchande. Je dis que des fonctionnaires de l'Etat devraient se mêler de leurs propres affaires, et ne pas communiquer aux journaux des états de compte comme l'a fait certain fonctionnaire de ce département la veille du jour où le ministre publiait son état de situation. Permettez-moi de vous lire ce que quelqu'un de ce ministère a dit:

> Une vive déception attend ceux qui ont prédit un déficit dans les affaires de la marine marchande canadienne. Après le déficit des chemins de fer nationaux, le Parlement, la presse et le public se sont armés de courage devant la probabilité d'un autre déficit considérable le jour où serait communiqué à la Chambre par l'honorable C. C. Ballantyne l'état de situation de la marine marchande. Au dire de la *Canadian Press, Limited,* les pessimistes devaient être déçus dans leur prédiction d'un déficit. L'un et l'autre état cités comme officiels, de même que le ton de cette dépêche de presse ont chagriné quelques-uns. Ils vont jusqu'à dire que les députés, la presse et le public espéraient un déficit.
>
> Le fait est que le moindre espoir d'un déficit serait comme de l'eau dans un désert. Si la marine marchande de l'Etat accuse des bénéfices, personne ne sera déçu; tout le monde au contraire s'en réjouira. "S'imaginent-ils, demandait ce soir un député, que l'on aime vraiment à entendre parler de pertes étourdissantes?"

Ces dernières lignes sont le commentaire d'un des journaux de ce pays, et tout le monde admettra, je pense, l'à-propos de ce qu'il dit de la satisfaction générale avec laquelle on apprendrait que la marine marchande accuse des bénéfices et que personne ne sera déçu. Je répète de nouveau que nul fonctionnaire du service de la marine n'a le droit de communiquer à la presse canadienne un état duquel on inférerait que certains membres du Parlement, ministériels ou oppositionnistes, seraient heureux d'apprendre que les affaires de la marine marchande accusent un déficit.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si mon honorable ami veut bien me permettre de l'interrompre un instant, je lui dirai que le seul état communiqué officiellement à la presse est de mon secrétaire, qui occupait

un siège à la tribune et à qui j'avais donné ordre de ne dire absolument rien aux journalistes avant que j'eusse pris la parole. Tout ce qui fut ensuite communiqué aux journalistes c'est ce que les pages du hansard contiennent officiellement. Mon honorable ami ne pense pas, je suppose, à attribuer à personne des fonctionnaires de la Marine, la responsabilité des différents articles de journal qui ont paru. C'est une concession que son esprit de justice ne fera sûrement, je crois.

M. DUFF: Je m'efforce d'être juste, mais il est inutile, absolument inutile au ministre de vouloir excuser quelqu'un de ses fonctionnaires. Je n'irais pas jusqu'à dire que le pays ne le croira pas, mais je répète qu'il lui est inutile de vouloir excuser ses fonctionnaires. Qu'il me permette de lui faire observer que cette dépêche porte la date du 28 mars et que son exposé de situation n'a été fait que le 29. Comment peut-il alors dire qu'il a donné ordre à son secrétaire de ne rien communiquer à la presse avant qu'il eût fait son discours, puisque cette communication est sortie de son ministère vingt-quatre heures avant qu'il prît la parole à ce sujet.

L'hon. M. BALLANTYNE: Quel est le nom de ce journal?

M. DUFF: C'est un journal ami du ministre, le *Herald* d'Halifax. La nouvelle que j'ai lue se trouve dans une dépêche datée d'Ottawa le 28 mars, relatant une entrevue rapportée par la Canadian Press, Limited, institution que le Gouvernement subventionne, et nous savons tous que la Canadian Press, Limited, ne ferait publier rien de préjudiciable au Gouvernement, si quelqu'un des propres fonctionnaires du ministre ne le lui communiquait.

Voyons maintenant ce que dit en outre la presse du pays au sujet de cette marine marchande. Voici une autre dépêche, toujours d'Halifax. Si je donne lecture de dépêches venant de cette ville, c'est que s'y trouve situé l'un des ports maritimes les plus considérables du monde.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suppose que vous avez là pareillement les journaux de Toronto; le *Globe*, par exemple?

M. DUFF: Si le ministre veut bien envoyer chercher le *Globe* et marquer un passage dont il désirerait que je donne lecture, je le ferai avec plaisir, en y ajoutant mes commentaires.

Je n'ai pas lu ce que dit le *Globe*, cité par le ministre, mais quoi qu'il dise ou ne dise pas, la situation reste la même. A Halifax nous sommes dans un cas différent. Le *Globe* est imprimé à Toronto. Je dois dire, en toute déférence pour son rédacteur et ses propriétaires, que pour comprendre l'état de choses actuel ils ne sont pas aussi bien situés que les journalistes d'Halifax et de la côte du Pacifique. Je vais citer un article du *Herald* d'Halifax, intitulé "De l'appétit". Sous ce titre apparaît l'image d'un énorme éléphant — un éléphant blanc. Au-dessous de l'image on aperçoit les lettre C.G.M.M., probablement les initiales des mots "Canadian Government Merchant Marine". L'éléphant a un pied sur le commerce maritime du Canada, un autre sur notre commerce avec les Antilles, qu'il écrase jusqu'à la mort, et d'un autre pied il tue les armateurs privés, en les piétinant. Sur la trompe et devant les pieds de cette bête sont répandus les $70,000,000 que le ministre de la Marine a gaspillés. Voici maintenant la substance de l'article:

> Les hommes d'affaires bien avisés d'Halifax, les armateurs et les exportateurs qui sont dans la vie active depuis un quart de siècle ne se gênent pas de critiquer l'administration de la marine marchande de l'Etat. Un des plus éminents parmi eux a fourni, hier au *Herald*, le rapport que voici:
>
> La marine marchande compte 65 navires construits ou en voie de construction et dont la capacité respective est de 3,000 à 10,000 tonneaux; on peut dire qu'elle est de 5,000 tonneaux en moyenne. On les a fait construire à raison de $180 à $200 par tonneau, soit $190, en moyenne. Il est peu consolant pour les contribuables canadiens d'apprendre, par la presse anglaise, qu'un steamer allemand de construction récente vient d'être vendu en Angleterre à raison de neuf livres sterling par tonneau, ou un peu moins de $40.00 si l'on tient compte du change actuel.
>
> Il y a là de quoi nous allarmer. Ces 65 navires d'une capacité moyenne de 5,000 tonneaux représentant un total de 325,000 tonneaux, ce qui, étant donné qu'ils coûtent, par tonneau, $150 de plus qu'on ne paie en Angleterre, signifie que leur valeur est aujourd'hui réduite de $48,750,000. Si on les avait vendus après la guerre, comme ou l'aurait dû faire, la perte eut été beaucoup moindre, probablement de moitié moindre. Non seulement le pays subit cette perte, mais il va probablement subir une terrible perte annuelle par suite de l'exploitation de cette marine.

Après avoir lu cet article j'ai eu l'occasion de discuter la question avec les hommes d'affaires les plus en vue d'Halifax; ils se sont accordés à reconnaître l'exactitude absolue de ces chiffres. Je vais maintenant soumettre à la réflexion de l'honorable ministre l'article intitulé "Must Face Facts". Il fut également publié par le *Herald* d'Halifax, journal à la dévotion du

Gouvernement autant que possible. En Voici le texte:

D'après une dépêche de la capitale, le peuple peut s'attendre dès maintenant à avaler une autre pilule amère sous forme d'un second déficit considérable résultant de l'exploitation d'une utilité publique par l'Etat. Incapables de tirer du chapeau départemental les pigeons et les lapins, les prestidigitateurs ministériels n'ont évidemment pas d'autre alternative que de déposer leurs coiffures sur la table et d'attendre. On craint qu'à l'instar de l'exploitation des chemins de fer nationaux, celle de la marine marchande ne se solde par un déficit considérable. "Il paraît", dit la dépêche, "que tout n'a pas été prospère dans cette branche de service, et l'annonce d'un déficit ne causerait pas de surprise". Ainsi nous prévient-on de ce qui va arriver. Les Canadiens vont être désappointés de l'insuccès de la marine marchande sans en être surpris. C'est à pareil insuccès que le Gouvernement devait logiquement s'attendre pour s'être lancé, pour son propre compte, dans une entreprise exposée à la concurrence, sans égard aux risques à courir.

Le 27 février 1920, l'honorable C. C. Ballantyne annonçait que la construction de la marine marchande coûterait $20,000,000. Huit mois ensuite toute cette estimation était augmentée jusqu'à concurrence de $72,890,476.63, et la construction de la flotte n'est pas encore achevée.

On a adjugé la construction de navires de l'Etat aux prix les plus élevés. Ainsi, le *Canadian Explorer* et le *Canadian Mariner* ont été construits à raison de $190 par tonneau de port. Dans l'intervalle écoulé entre l'adjudication de l'entreprise et le parachèvement des navires les prix sont tombés, et à en croire les armateurs avisés d'Halifax la construction des navires en Angleterre ne coûte pas plus de $63 à $75 par tonneau, à l'heure qu'il est. En d'autres termes, la construction d'un navire à Halifax ou en tout autre endroit du Canada, au prix de l'époque où l'entreprise fut adjugée, devait coûter alors $1,636,050, tandis que la construction d'un navire de même type ne coûterait tout au plus, que $512,000 aujourd'hui.

Si cela veut dire quelque chose, c'est que la valeur du vaisseau qui appartient à l'Etat a diminué d'un million de dollars avant le lancement. En établissant ses tarifs, qui sont ordinairement de 13 pour 100, d'après les frais obligatoires—l'intérêt, la dépréciation et l'assurance—et en prenant comme prix de revient le capital que ces frais obligatoires représentent, le vaisseau du Gouvernement doit gagner approximativement 136,000 dollars pour solder ses frais généraux, tandis que le vaisseau qui est une propriété privée en gagne 65,000. Tel est l'inconvénient qu'éprouve la marine marchande canadienne, et cet inconvénient s'aggrave lorsqu'il s'agit de vaisseaux plus gros et plus coûteux.

Les calculs cités n'entreprennent pas de détailler avec un semblant d'exactitude les obligations qui incombent aux vaisseaux, car ils ne mettent pas en ligne de compte les dépenses courantes et ne comprennent pas, non plus, les fonds nécessaires au grément et à l'armement pour les mettre en état de service. Ils ne servent qu'à indiquer la situation relative de la marine marchande du gouvernement canadien comparativement à celle des compagnies privées.

Il existe des remèdes, il va sans dire; mais avant qu'il puisse les appliquer, le ministère doit être prêt à considérer la dépréciation initiale comme une perte sèche.

Le ministre aimerait peut-être à entendre d'autres commentaires sur le prix de revient de ces vaisseaux et sur leur valeur actuelle. Souffrez que je lise un article emprunté à un journal de Londres, du 8 de février. L'article porte comme titre: "L'état de la marine marchande":

Près du dixième de la marine marchande anglaise désarmée—les cargaisons diminuant des trois quarts en un an ou cinq vaisseaux nécessaires pour faire ce que quatre faisaient il y a sept ans—les frais du service augmentés de 300 pour 100 de plus qu'avant la guerre—départs de vaisseaux anglais moins nombreux qu'en 1890—les exportations de charbon le tiers de ce qu'elles étaient en 1913.

Tels sont quelques-uns des faits qu'on prétend puiser dans les rapports très mélancoliques publiés depuis quelques semaines par la chambre de commerce maritime et à l'association des armateurs de Liverpool. Le récit que les experts maritimes ont à faire n'est probablement pas plus déprimant que celui de toute autre association ouvrière, mais le commerce maritime est la miniature du commerce international et ces faits regrettables réflètent plus clairement que tout document récent l'état dans lequel est tombé le commerce du globe. Le commerce maritime anglais a grandi et s'est développé en liberté—à l'abri des restrictions paralysantes du gouvernement, libre d'apporter sans entraves de la marchandise dans nos ports, libre de traiter des affaires partout où il y en avait à traiter. La crise est attribuée dans une grande mesure à l'immixtion du gouvernement et il est vrai dans toute l'acception du mot que le commerce maritime se rétablira dans la mesure où les politiciens lui permettront de suivre ses propres voies.

Selon moi, cela est parfaitement vrai, et tant qu'un membre du ministère caressera l'idée qu'il peut exploiter des vaisseaux mieux que les particuliers, la situation restera exactement telle qu'elle est aujourd'hui.

Le journal ajoute:

Si les armateurs peuvent persuader aux politiciens que nous avons besoin de liberté, et non de direction, ils auront rendu un très grand service au pays.

Eh bien, monsieur le président, la seule manière dont les constructeurs de vaisseaux peuvent persuader aux politiciens de les laisser libres, c'est de dire aux membres du cabinet, qui s'arrogent le droit de nous gouverner, bien qu'ils eussent promis de se présenter devant le peuple et d'obtenir un nouveau mandat après la guerre, que plus tôt ils abandonneront leurs postes et permettront au public d'exprimer dans les bureaux de scrutin leur façon de penser sur leur compte, le mieux cela vaudra.

Afin d'être juste, je pourrais aussi citer ce que des gens faisant autorité en ce pays

et ailleurs disent de la valeur des vaisseaux. Un homme qui est plus que d'autres au courant des choses de la navigation, par suite de ses rapports avec cette grande corporation qu'est le Pacifique-Canadien, M. Bosworth, interrogé sur la valeur actuelle des vaisseaux, a déclaré que les nouveaux vaisseaux valent de 50 à 75 dollars par tonneau. Je conçois bien que M. Bosworth présenterait l'affaire sur un plus beau côté, et vu que le Pacifique-Canadien possède et exploite plusieurs vaisseaux, il n'attacherait pas à ces vaisseaux une valeur moindre que leur valeur réelle. Je crois donc que, en attribuant aux vaisseaux une valeur de 50 à 75 dollars par tonneau, M. Bosworth convaincra quiconque veut être juste qu'il leur attribue leur plus grande valeur actuelle. Une autre personne qui s'intéresse beaucoup au commerce maritime c'est M. Robert Dollar dont le nom est bien connu de tous les lecteurs canadiens de revues et de journaux. M. Dollar est un gros armateur et, consulté il y a quelque temps au sujet de la débâcle du commerce maritime, il a exprimé l'avis que, au début même, les vaisseaux ne valaient que 72 dollars par tonneau. Je pense donc que j'ai bien exposé les faits dans mon état, en attribuant à la marine marchande du gouvernement canadien une valeur de 150 dollars par tonneau.

Il y a une autre chose à considérer au sujet de ce programme de construction maritime. Cependant, avant d'entamer ce sujet, je désire rapporter l'avis d'un autre journal. Le ministre désirait beaucoup savoir ce que le *Toronto Globe* avait dit, mais comme il n'a pas été renseigné sur ce point, je lui lirai l'opinion qu'un autre journal a exprimée. Le ministre sait fort bien que la *Gazette* de Montréal est un journal bien disposé envers le présent ministère. La Chambre m'approuvera, je crois, lorsque je dirai que ce journal ne dirait rien qui serait préjudiciable au ministère au sujet de la gestion, de l'exploitation ou de la construction de la marine marchande canadienne au sujet de quelque affaire ayant trait au Gouvernement.

Au lendemain de l'élection de Peterborough, le ministre ne l'a pas oublié, cet excellent journal tory ne se faisait pas faute de réclamer la démission du cabinet; cependant, quelques semaines plus tard, voyant que les ministres n'entendaient pas remettre leurs portefeuilles et étaient au contraire bien résolus à rester aux affaires contre le gré de la population, il tentait d'excuser le Gouvernement et de lui donner raison d'agir comme il faisait. Je me crois

néanmoins justifiable de signaler ici l'opinion que la *Gazette* de Montréal a sur cette affaire. Le 8 janvier 1920, on pouvait lire dans les colonnes de ce journal, sous le titre: "La marine canadienne", un article de fond ainsi conçu:

On annonce l'intéressante nouvelle émanant de source officielle que, sauf celle des navires marchands du Japon, l'exploitation de la marine marchande du Canada est celle qui coûte le moins cher. Telle qu'elle est imprimée, cette nouvelle n'est cependant pas convaincante; d'après le rapport que l'on attribue au ministère de la Marine, la solde et la pension de l'équipage d'un navire appartenant au gouvernement américain représentent $6,711, tandis que pour un navire de même tonnage appartenant au Gouvernement canadien, ces frais ne s'élèvent qu'à $2,303, soit peu près le tiers de ce qu'il en coûte au bâtiment américain qui lui fait concurrence dans le domaine du commerce international. Les pauvres armateurs de la vieille Angleterre semblent ne pas savoir encore comment il faut s'y prendre pour obtenir de bons résultats et pratiquer l'économie dans l'exploitation des bâtiments. En effet, le coût de l'exploitation d'un navire anglais du type des bâtiments de la marine marchande du Canada est porté à $3,645.09 par mois. N'oubliez pas les 9 cents. Par conséquent, si, pour établir une comparaison, on fixe à 100 le coût de l'exploitation d'un bâtiment américain, on voit que pour l'Angleterre le coût de chaque navire est de 54 p. 100, de 34 p. 100 pour le Canada et, pour le Japon, eu égard au bon marché de la main-d'œuvre orientale et au fait que les matelots se nourrissent de riz, de 17 p. 100 de ce qu'il est aux Etats-Unis.

Et le rédacteur ajoute:

Quelle que soit la crédulité du public, on ne lui fera jamais entrer dans l'esprit que l'exploitation d'un navire par les soins du gouvernement canadien coûte 20 p. 100 de moins que celle d'un bâtiment anglais. Que l'Etat canadien possède soixante-six navires, c'est chose assez grave, chose qui ne le cède en importance qu'à la nationalisation de 22,000 milles de voie ferrée. L'entreprise met de grosses sommes en jeu: des frais de premier établissement qui se chiffrent à près de 75 millions, un compte courant d'exploitation qui peut se solder par un excédent, mais qui, à la lumière d'une soigneuse comptabilité, accusera plutôt un fort déficit, nous le craignons.

Au début, le programme du Gouvernement était assez attrayant; les déprédations des sous-marins avaient créé une disette de navires, et l'établissement de l'industrie de la construction maritime arrivait à propos pour procurer de l'emploi à plusieurs centaines de personnes, d'autant plus qu'elle semblait devoir durer. Le fait de faire servir les navires à l'épanouissement de notre commerce avec l'étranger avait aussi quelque chose d'alléchant, et il faut dire que la marine marchande du Canada nous a permis d'exploiter nombre de marchés. Il n'y a pourtant rien à gagner, ce qui nous apparaît comme un fait réel, à savoir qu'il pourrait en coûter cher au pays de persister à garder et exploiter ces navires. La situation a rapidement changé. Il y a trois ans, on manquait de bâtiment; aujourd'hui, il y en a trop. Faute de cargaisons, beaucoup restent à l'ancre. Les tarifs s'abaissent, et un commerce qui est déjà hasardeux quand ce sont les particuliers qui

l'exercent l'est encore beaucoup plus quand c'est l'Etat qui le pratique.

Dans la dernière édition de *Bradstreets*, il y a là-dessus un intéressant article dont nous détachons le passage suivant:

"Les nouvelles qui nous viennent du commerce maritime, tant au sujet du fret que de la construction, indiquent que dans le monde entier on a plus que comblé les vides créés par la guerre, et qu'il y a maintenant trop de bâtiments pour la quantité de marchandises qu'il y a à transporter. La réduction des tarifs est générale, mais, ainsi que nous le faisions observer tantôt en parlant de certaines denrées, si l'abaissement des tarifs n'influe guère sur le volume des cargaisons, cela provient, dit-on, du ralentissement qui se manifeste dans le commerce international.

"Pour ce qui est de la construction, on peut dire que des centaines de navires se trouvant à l'ancre—le quart de la flotte entière, paraît-il—le Shipping Board a beaucoup de peine à trouver des cargaisons pour ses bâtiments qui, dans la concurrence à laquelle ils se livrent pour recueillir du fret, se voient entravés par des actes du Congrès qui semblent viser à la cherté plutôt qu'au bon marché du transport maritime. Au dire de l'amiral Benson, le Shipping Board a 200 navires d'un même type qui sont en ce moment à l'ancre, et un rapport consulaire câblé de Londres annonce une forte dégringolade dans le commerce de tous les ports maritimes de l'Angleterre. Dans le domaine de la construction, la situation n'est pas meilleure. Les chantiers japonais, à ce qu'on rapporte, sont relativement inactifs, et les nouvelles de ce jour annoncent qu'un constructeur du Tyne (anglais) aurait déclaré que jamais les résiliations n'ont été aussi nombreuses, disant qu'une maison avait vu résilier six de ses marchés."

La marine marchande du Canada se trouve donc dans une situation peu encourageante. Comme dans le cas des chemins de fer nationaux, les déficits succéderont vraisemblablement aux déficits, et les gens peuvent se préparer à porter un bien lourd fardeau financier comme prix d'une politique justifiable à ses débuts, mais dont la poursuite est d'une sagesse assez contestable pour inspirer des craintes.

Ainsi parle la *Gazette* de Montréal.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député ne verra pas d'invonvénient, j'imagine, à donner lecture à la Chambre du très élogieux article que ce même journal a publié le lendemain du jour où j'ai fait mon exposé?

M. DUFF: Je n'ai pas cet article. Si le ministre veut bien me le passer, je le lirai volontiers.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il est là.

M. DUFF: Où?

L'hon. M. BALLANTYNE: Dans la *Gazette*.

M. DUFF: Comme je suis fort occupé à débiter mon discours tel que je l'ai préparé, le ministre aura sans doute l'obligeance d'envoyer chercher le numéro de la *Gazette* dont il veut parler; je me ferai alors un plaisir d'en donner lecture.

Lorsque j'ai dit, il y a quelques instants, qu'un fonctionnaire de son département a remis un état à la presse canadienne, le ministre de la Marine a nié. Après tout, peut-être avait-il raison. Il se peut que ce soit le premier ministre qui a livré ce document.

Une VOIX: C'en a tout l'air.

M. DUFF: Oui.

Je regrette que les événements aient prouvé que l'opposition s'attendait à un tableau lugubre, tandis que, en réalité, l'exposé du ministre de la Marine révèle toute autre chose qu'une situation désastreuse.

Eh bien, monsieur le président, si le premier ministre est satisfait de la situation actuelle de l'exploitation et du compte capital de la marine marchande, libre à lui de le penser, mais les contribuables ne sont pas de son avis. Je voudrais bien savoir pourquoi le premier ministre a eu l'audace de se mêler à ce débat et dire aux membres de la gauche aussi bien que de la droite, qu' " ils s'attendaient à un tableau lugubre ". Est-ce là une déclaration juste? Le premier ministre n'était pas excusable de tenir ce langage.

Il a fait aussi une autre déclaration que je veux citer, parce que je désire démontrer à l'évidence qu'il parlait sans connaissance de cause. A la page 1373 (version française) nous lisons:

Eh bien, ils rapportent au moins un joli denier en sus des frais d'exploitation, et c'est un résultat qu'on ne saurait obtenir des trains qui circulent sur le Transcontinental ou sur le Grand-Tronc-Pacifique. Ces vaisseaux gagnent au moins un million et quelques dollars de plus que les frais d'exploitation et, après avoir tenu compte de la dépréciation et de tout ce qui doit être prévu, ils sont en mesure de payer un faible pour-cent sur la mise de fonds.

Le premier ministre n'avait pas le droit de s'exprimer ainsi, étant donné que ces navires ne rapportent pas de bénéfices. Ils ne l'ont jamais fait, et même nous font éprouver des pertes que le pays n'est pas en mesure de subir. Je ne veux pas me montrer violent, mais il arrive que nous devons nous montrer naïfs. Le premier ministre n'aurait pas fait ces déclarations s'il n'eût été absolument ignorant des affaires maritimes.

Je remercie le ministre de l'article, non de la *Gazette*, mais de la *Presse*. Je regrette qu'il ne soit pas dans sa version originale française.

J'ai dit, il y a un instant, que la *Gazette*, de Montréal, a demandé au ministère de démissionner après l'élection de Peterborough, mais cette feuille, ayant subi certaines in-

fluences, a fait volte-face, et maintenant elle porte aux nues la conduite du Gouvernement. Laissez-moi vous lire ce qu'un autre journal pense de la construction maritime du Gouvernement. Voici une dépêche adressée d'Ottawa à cet organe:

Le ministre ne présente qu'un aspect de la marine marchande de l'Etat durant l'année finissant le 31 décembre 1920, en affirmant que l'exploitation de ce service a rapporté un profit net de $781,460. Le propriétaire d'un bateau à moteur ne pourrait guère compter sur un profit, s'il oublie de calculer l'intérêt qu'il doit payer sur l'argent qu'il a emprunté pour acheter son bateau. Il ne lui faut pas oublier l'usure de ce bateau et la nécessité de le remplacer un jour. Mais ce n'est pas ce que fait le ministre.

Parce qu'il n'en sait pas davantage.

Une VOIX: Vous êtes passablement sévère.

M. DUFF: Je le sais, mais c'est exact. En attendant que le ministre me passe la *Gazette* dont il a été question, je rappellerai ce qu'un autre membre du ministère a dit au sujet de la marine marchande.

Après la déclaration du ministre de la Marine, mardi dernier, et après les justes critiques des honorables députés de Red-Deer (M. Clark) et de Maisonneuveu (M. Lemieux), le premier ministre s'est trouvé dans l'obligation de secourir son ministre. S'il est une chose qu'ignore le premier ministre, c'est bien la situation de la marine marchande, et je prétends qu'il n'avait nullement le droit d'intervenir dans un débat dont il ne connaissait pas le premier mot. Je vais prouver, à la satisfaction de la Chambre, que le premier ministre ne savait pas ce dont il parlait lorsqu'il a fait les observations qui ont paru au hansard du 29 mars, à la page 1371 (version française). Il a voulu sauver le ministre de la Marine, ainsi que le ministère, et voici ce qu'il a dit en réponse aux arguments des honorables députés de Red-Deer (M. Clark) et de Maisonneuve (M. Lemieux):

Je regrette que les événements aient prouvé que l'opposition s'attendait à un tableau lugubre, tandis que, en réalité, l'exposé du ministre de la Marine révèle toute autre chose qu'une situation désastreuse—bien que celle-ci ne soit peut-être pas aussi rose que plusieurs d'entre nous l'espéraient lorsque le programme a été formulé, et qu'elle ne soit certainement pas aussi rose qu'ils avaient de justes motifs de s'y attendre à ce moment-là, tout en étant en somme bonne et satisfaisante.

Je vois que l'article a été traduit, et je dois dire, avant d'en commencer la lecture, je ne serais pas surpris si le département du ministre ou le traducteur anglais avait commis la même bévue que celle qui fut commise au sujet des pilotes. Nous nous rappelons tous la réponse du ministre dans laquelle il nous disait que les "decayed pilots" recevaient une indemnité. C'est encore là une indication de la façon dont est conduit le ministère de la Marine. Il semble qu'il n'y ait personne là qui connaisse quoi que ce soit des affaires.

L'hon. M. BALLANTYNE: Allons donc!

M. DUFF: C'est la pure vérité. Depuis le ministre jusqu'en bas de l'échelle. Voici ce que dit la *Presse*:

L'exposé détaillé et précis, présenté hier, aux Communes, par le ministre de la Marine, des opérations de la flotte marchande du gouvernement canadien, établit que les opérations se sont soldées, pour l'année dernière, par un surplus net de $781,460.

Ce surplus n'est que la moitié environ de celui enregistré l'année précédente, mais l'explication en est fournie par la crise mondiale qui a sévi l'année passée. Le Canada n'a pas échappé aux répercussions de cette crise, qui, en raison de la disette de fret maritime, a immobilisé dans les ports quantités de navires, en Grande-Bretagne comme aux Etats-Unis.

Le surplus acquis par la marine marchande du Gouvernement représente un revenu de 2.35 p. 100 sur le capital placé, chiffre insuffisant pour rencontrer les intérêts sur ce capital et qui s'élèvent à $2,750,000.

Quel beau résultat c'est là, assurément! Dois-je m'étonner que le ministre m'ait passé l'article? C'est la propre déclaration du ministre faite à la Chambre, qui constate que sa marine marchande a fait un profit de 2.35 p. 100 du capital. N'est-ce pas monumental? Il paye 5½ p. 100 d'intérêt sur son capital, et il se glorifie de ce qu'il a fait 2.35 p. 100, sans allouer un cent pour la dépréciation.

Cela constitue donc une perte d'environ 2 millions de dollars au débit de l'exploitation.

Cela prouve encore, monsieur le Président, que le ministre n'en serait pas là s'il était au courant. Cela prouve, comme je l'ai dit une douzaine de fois dans mon discours, que ni le ministre, ni ses fonctionnaires, ne savent ce qui se passe dans le département et ne sont pas au fait des conditions de la marine marchande canadienne.

L'hon. M. BALLANTYNE: Continuez à lire.

M. DUFF: Ne vous inquiétez pas. Je vais lire. Je veux répéter ceci au sujet de l'exploitation:

Il n'y a pas lieu de récriminer, non plus que de s'alarmer. La marine marchande canadienne est une entreprise à ses débuts; on ne peut espérer qu'elle échappe aux vicissitudes réservées à toute initiative nouvelle.

D'après les chiffres fournis à la Chambre par l'honorable M. Ballantyne, il semble bien que le coût de l'opération de nos navires ait été rai-

sonnable et se compare favorablement avec celui des navires étrangers.

Il ne faut pas oublier, d'autre part, que le coût de la construction de ces navires, mis en chantier durant la guerre, a été excessif; ce fut la loi générale durant cette période. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner outre mesure si les gains de l'exploitation sont insuffisants pour rencontrer les intérêts sur ce capital surchargé.

Somme toute, il convient de faire crédit à cette entreprise et se résigner à supporter les frais d'une telle initiative, qui peut et doit être considérée comme une nécessité économique, le Canada étant destiné à en retirer de sérieux avantages à brève échéance.

Evidemment, il y a dans ce pays quelqu'un qui n'est pas fort en ces matières, quand on voit un pareil témoignage rendu à la marine marchande et aux résultats obtenus par le ministre.

Une VOIX: Il n'en connaissait pas plus long.

M. DUFF: Il n'en connaissait pas plus long. Tout est là. L'auteur a pris les chiffres fournis par le ministre, et voilà pourquoi il a écrit cela. Mais l'article n'apporte pas grande consolation au ministre. Je n'ai pas besoin d'en parler en détail parce que j'ai déjà touché ces points. Si mon honorable ami ouvre les Débats demain et se reporte à ce que j'ai dit, il verra que j'ai déjà répondu en tous points à ce qu'écrit la *Presse*, et que ce journal n'a absolument rien sur quoi appuyer ce qu'il peut dire de favorable à la marine marchande du Gouvernement.

Quant à ce qu'ont coûté ces navires — ce dont j'ai déjà parlé — je puis dire que nous ne sommes pas rendus au plus creux. Le ministre a, de sa propre initiative, adjugé certaines entreprises, sans demander de soumissions, à certains constructeurs de ce pays. Pour une raison ou pour une autre, que je ne discuterai pas en ce moment, ces constructeurs ont été forcés de liquider, et par suite de la façon défectueuse dont les contrats ont été rédigés, le ministre est maintenant obligé de s'adresser à d'autres constructeurs et de faire achever les navires à prix coûtant et profits en sus. Au lieu d'être construits pour 190 dollars le tonneau, ils auront donc coûté au pays près de 250 dollars le tonneau avant que le ministre en ait fini.

Or, monsieur l'Orateur, à quoi ont abouti tous les efforts que le Gouvernement a tentés pour construire ces navires aux prix les plus élevés possibles, et pour bien servir en concurrence avec les compagnies de navigations particulières? Je reconnais que nous devons avoir une marine marchande; je reconnais que nous devons avoir une marine canadienne; mais une marine construite avec le capital particulier. Il n'existait pas de raison valable pour empêcher le ministre, après avoir atteint un certain point, de disposer de ces navires, de les vendre de façon à ne pas nuire aux opérations des compagnies particulières canadiennes.

J'ai omis de mentionner, monsieur l'Orateur, que non seulement nous allons subir une perte d'environ 59 millions dans l'exploitation et par suite de la dépréciation en valeur de ces navires, mais qu'en outre, le ministre et le Gouvernement vont avoir à résoudre un autre problème très sérieux. On se rappellera que le ministre a conclu un marché avec une certaine compagnie d'aciérie du pays, pour la livraison de 250,000 tonnes de plaques de navire. Parce qu'il n'a pas pris livraison de toutes ces plaques—si mon renseignement est exact, il n'a pris livraison que de 45,000 au lieu de 250,000 tonnes qui étaient la quantité commandée par lui—le Gouvernement est menacé d'une poursuite en justice. La compagnie intéressée prétend qu'en toute bonne foi, elle s'est mise à l'œuvre, qu'elle a acheté l'acier nécessaire et qu'elle s'est installée de façon à produire les 250,000 tonnes de plaques d'acier commandées. Le Gouvernement n'a pu exécuter sa part de l'entreprise, et la compagnie intéressée réclame—si je suis bien informé—de 15 millions à 18 millions de dollars de dommages du Gouvernement.

L'hon. M. BALLANTYNE: Oh! non.

M. DUFF: Combien?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il ne vaut guère la peine que je me lève pour répondre à une affirmation aussi exagérée.

M. DUFF: Le ministre nous dira-t-il le montant de cette réclamation?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, je le dirai à mon honorable ami avec plaisir. Le Gouvernement a annulé la convention ainsi que le très honorable député le dit, mais nous n'avons aucune réclamation de la Dominion Iron & Steel Company. Si elle a droit à une indemnité pour l'annulation de la construction par le Gouvernement, la cour d'échiquier établira le montant de cette indemnité. Mais le chiffre de celle-ci n'attendra certainement pas le montant que mon honorable ami a mentionné.

Quelques DEPUTES: Combien?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne puis dire le montant que la cour d'échiquier fixera. Mais mon très honorable ami pour-

rait aussi bien dire 100 millions de dollars que dire 15 millions ou 18 millions.

L'hon. M. LEMIEUX: De quoi se plaint la Dominion Iron & Steel Company?

L'hon. M. BALLANTYNE: De l'annulation de son contrat.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel montant réclame-t-elle?

L'hon. M. BALLANTYNE: Elle n'en a réclamé aucun.

M. DUFF: J'ai dit que le Gouvernement, ayant annulé sa convention avec la Dominion Iron & Steel Company, celle-ci se proposait de réclamer du Gouvernement de 15 à 18 millions de dollars, sous forme de drainage, et le ministre s'est aussitôt empressé de déclarer que cela était inexact. Quand il s'est levé, j'ai pensé qu'il allait nous dire quelque chose et qu'il allait nous informer qu'il n'y avait absolument pas de réclamation de la part de la compagnie.

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, non.

M. DUFF: Il n'y a peut-être pas de réclamation, autant que le ministre le sait pour l'instant. Ce que je dis, c'est que la Dominion Iron & Steel Company va présenter une réclamation au montant de 15 millions à 18 millions de dollars, et que si cette réclamation est faite, le Gouvernement devra la payer, soit sur l'ordre de la cour d'échiquier ou autrement. Le ministre ne dit pas que la Dominion Iron & Steel Company ne présentera pas de réclamation; j'ai donc raison d'affirmer qu'à cause de l'annulation de la convention, la compagnie a l'intention d'insister sur sa réclamation, à une date prochaine. Il ne sert à rien au ministre de se lever et d'essayer de donner le change.

L'hon. M. BALLANTYNE: Quand un honorable député, quel qu'il soit, exagère des chiffres, cela ne fait aucun mal au Gouvernement, non plus qu'à la population du pays. Ainsi donc, lorsqu'il dit que la Dominion Iron & Steel Company va réclamer de 15 millions à 18 millions du Gouvernement, je me contente de laisser les choses en l'état.

M. DUFF: Le ministre a dit qu'il n'y avait pas de réclamation. Comment sait-il que nos chiffres sont exagérés ou non? Il n'est pas en mesure d'affirmer que la réclamation n'atteindra pas de 15 millions à 18 millions de dollars.

Quand il faudra que le Gouvernement paye la note — et elle sera sucrée — on pourra ajouter un autre 5, 10 ou 15 millions, suivant ce que sera le montant alloué par la cour d'Echiquier, aux 59 millions que le peuple a perdu avec la marine marchande.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette d'interrompre l'honorable député pendant qu'il a la parole. J'ai eu évidemment des discussion avec la Dominion Iron and Steel Company. L'usine coûte à elle seule environ $5,000,000. La réclamation de la compagnie ne peut porter que sur les marchandises que le Gouvernement n'a pas prises et, en supposant que le Gouvernement n'aurait pas annulé le contrat, il resterait à livrer 200,000 tonnes. L'honorable député veut-il dire que la compagnie fait un bénéfice de quinze à dix-huit millions de piastres sur 200,000 tonnes de plaques d'acier.

M. DUFF: Je ne sache qu'il me soit nécessaire...

M. McGIBBON (Muskoka): Au point.

M. DUFF: L'honorable député n'est pas satisfait. J'en suis bien aise. Si je me rappelle bien, le ministre a passé avec cette compagnie un marché onéreux, quelque chose comme $83 la tonne. Je dis que la Dominion Iron and Steel Company—et je tiens le renseignement de gens qui ont l'air d'être au courant — va réclamer la pleine valeur des 200,000 tonnes d'acier en plus des dommages-intérêts pour les frais que lui a occasionnée la construction de son usine à Sydney. Qu'il s'agisse d'une réclamation de 5, 10 ou 15 millions, il n'est pas douteux que la compagnie a un recours contre le Gouvernement et elle aura gain de cause devant la cour d'Echiquier ou autrement. Quel que soit le montant de la réclamation, il faudra toujours l'ajouter à la perte de 59 millions subie par la nation, du fait que nous avons dans le cabinet des gens qui ne connaissent rien du commerce maritime.

Non seulement le Gouvernement a fait perdre énormément d'argent à la nation, mais, en faisant concurrence aux compagnies de navigation il a pratiquement ruiné les armateurs des deux côtes. Je connais mieux la situation de l'Atlantique que celle du Pacifique. Pendant la guerre, il y a des gens en Nouvelle-Ecosse qui ont placé jusqu'à leur dernier sou dans l'achat de navires en bois. Ces bateaux ont été construits à grands frais, car les gens de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick voulaient faire tout leur possible pour aider l'empire, pendant la guerre. Le résul-

tat est que, aujourd'hui, ces bateaux sont à l'ancre sans qu'on puisse les utiliser, parce que les navirees du Gouvernement qui perdent tous les jours des millions de piastres, ont pris le trafic non seulement des vapeurs, mais des voiliers. Le côté comique de toute la tragédie, c'est que les voiliers peuvent naviguer plus vites que les vapeurs de l'Etat; ils peuvent les battre de vitesse sur n'importe quel parcours. Mais les navires de l'Etat se sont emparés du commerce des vaisseaux en bois de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, si bien que les ports sont pleins de ces vaisseaux qui n'ont rien à faire.

Le Gouvernement avec ses navires fait concurrence à certaines lignes maritimes auxquelles le Parlement accorde des subventions. Qu'on me permette de citer les lignes mentionnées dans le discours du ministre. Elles sont citées à la page 1356 du hansard. Je ne donnerai pas toute la liste:

Départ bimensuel du Canada à Liverpool.

Départ bimensuel du Canada à la Barbade, Trinidad et Demerara.

Départ toutes les trois semaines du Canada à Nassau, Kingston et Belize.

Départ mensuel du Canada à Pernambouc, Santos, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

Cet après-midi, le ministre a annoncé qu'il y avait une ligne allant de Halifax à Saint-Jean de Terre-Neuve; mais je ne la trouve pas dans cette liste. Si on se reporte à la page 46 des estimations budgétaires, on s'apercevra que nous payons $35,000 à une certaine compagnie de navigation pour faire le service entre Halifax et Saint-Jean de Terre-Neuve. Cependant, ces messieurs qui dirigent notre marine marchande de l'Etat vont délibérément faire concurrence sur la même ligne à des compagnies que nous subventionnons. En plus de la ligne subventionnée qui est exploitée par la compagnie Furness-Withy, il y a deux autres lignes de vapeurs entre Halifax et Terre-Neuve. Il y a une compagnie anglaise connue sous le nom de la Red Cross line. Qu'est-ce que tout cela signifie? Ces compagnies particulières ont établi un service au bout de plusieurs années; elles ont fait naviguer leurs bateaux pendant la guerre et, vous vous rappelez probablement, monsieur l'Orateur, le navire de la Croix-Rouge qui a été coulé par un sous-marin au large de New-York, alors qu'il venait de Terre-Neuve, via Halifax.

Pendant la guerre elles ont pris les choses comme elles venaient, mais elles ont maintenu un bon service satisfaisant entre Halifax et Saint-Jean de Terre-Neuve. La marine du gouvernement canadien, parce qu'elle ne connaît rien aux transports et ne sait quoi faire de ses navires, va employer des navires à ce service pour faire concurrence à un commerce particulier et à l'exploitation particulière. Qu'est-ce qu'elle a fait encore? A la page 46 des estimés budgétaires nous voyons à la colonne des crédits:

Service ou services à la vapeur entre le Canada et les Antilles ou l'Amérique du Sud, ou les deux, $340,666.66.

Il y a quatre ou cinq ans, sur l'invitation du Gouvernement, des capitalistes anglais, une maison anglaise solide, a décidé d'établir un service de navires entre Halifax et les ports des Antilles avec des départs tous les quinze jours: Je tiens à faire remarquer comment le Gouvernement traite les gens d'Angleterre qui veulent bien placer leurs capitaux en Canada et, cependant, quand le moment est venu de déployer le drapeau, ces gens sont des loyalistes ou des impérialistes tandis que nous sommes ce qu'ils veulent bien nous appeler. Un des articles du contrat portait que le Gouvernement devrait payer à la compagnie un subside annuel de $340,666.66. Cependant, le Gouvernement ne sachant que faire de ses navires a mis des navires lents et irréguliers pour faire concurrence aux navires de la Royal Mail Packet Company. Non seulement ces navires enlèvent une partie des cargaisons de la compagnie, cargaisons que le Gouvernement devrait chercher à lui donner, mais ils interviennent aussi dans le service des navires de bois de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Pour vous démontrer les renseignements dont dispose le Gouvernement en ce qui regarde cette importante question, permettez-moi de vous citer ce que le ministre du Commerce (sir George Foster) a répondu à mon honorable ami (M. Ross) quand celui-ci lui a demandé si le Gouvernement avait des navires faisant concurrence aux compagnies subventionnées par le Gouvernement. Il est bon que le peuple sache une fois pour toutes quelle catégorie d'hommes se trouvent à la tête des affaires du pays. Je dis qu'ils devraient s'en aller et le plus tôt serait le mieux. Ecoutez bien ceci:

M. ROSS: Je suis plutôt de l'avis de mon honorable ami (M. Cahill), au sujet de cet article. Il me semble que lorsque nous dépensons $340,000 par année en subventions à des navires qui font le service jusqu'aux Indes, et lorsque les navires de la marine marchande canadienne font trente-deux voyages, aux mêmes ports, sans doute, que desservent ces navires, nous pourrions très bien faire quelque économie ici.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non pas aux mêmes ports; ils sont à des milliers de milles de distance.

Il n'y a qu'une conclusion à tirer, et c'est que le ministre du Commerce, serviteur de la couronne et du peuple, ignore absolument où vont les navires qui appartiennent au Gouvernement et où vont ceux qui sont subventionnés par le Gouvernement. Il est impossible de conclure autre chose, et je dis que celui qui fait une déclaration de ce genre à la Chambre est indigne de détenir un portefeuille ou d'être à la tête d'un ministère.

Le ministre désirait aussi beaucoup faire figurer au hansard une déclaration touchant le genre de commerce que les navires faisaient et les cargaisons qu'ils transportaient. Oh, oui! ces navires augmentaient notre commerce d'exportation. C'est magnifique, et comme ceux qui ne sont pas initiés avalent ces choses! Permettez-moi, néanmoins, de regarder de plus près. Un de nos navires fait le service de Cuba et les exportations ont consisté surtout en pâte de bois et papier, malt, farine, foin, bois ouvré, poisson, pommes de terre, whisky, avoine et ciment. Cette cargaison se trouvait, si je me souviens bien, dans le *Canadian Mariner*. Je vais en profiter pour offrir un humble conseil au ministre de la Marine, je lui conseillerai de changer le nom de ce navire et de faire ce qu'il a fait l'automne dernier, c'est-à-dire demander à l'ex-premier ministre de le rebaptiser. Nous nous rappelons tous que lorsque l'ex-premier ministre et le ministre de la Marine ont été à Halifax pour baptiser ce vaisseau, il a glissé du ber dans l'eau avant d'être baptisé. Il ne voulait pas être baptisé par l'honorable ministre.

M. JACOBS: Ce navire était-il muni d'un démarreur?

M. DUFF: Le navire qui transportait les produits du pays sous la forme de whisky était le *Canadian Mariner*, si ma mémoire est bonne.

L'hon. M. LEMIEUX: Le *Canadian Walker*.

M. DUFF: On pourrait le rebaptiser *Canadian Bootlegger*. Nous avons un gouvernement qui adopte des lois de prohibition et qui emploie les navires de la marine nationale canadienne pour transporter du whisky à Cuba. C'est pourquoi je crois que le ministre de la Marine serait bien avisé en faisant rebaptiser le navire par le député de King le *Canadian Bootlegger*.

M. McMASTER: Comment est-il revenu de Cuba?

M. DUFF: Il est revenu à vide. Je veux donner un peu plus de renseignements sur la manière dont ces steamers du Gouvernement nuisent aux opérations légitimes des compagnies particulières. Mais avant d'en arriver là, je veux dire qu'il y a un jour ou deux, l'honorable député d'Halifax, en parlant sur la motion demandant un comité d'investigation dans l'exploitation des chemins de fer nationaux et la navigation, a fait certaines déclarations pour expliquer ses arguments; l'une d'elle disait que le service fait par le ministère entre Halifax et Saint-Jean de Terre-Neuve, perdait de l'argent parce que le fret avait diminué, parce que les navires faisaient la route aller et retour avec une demi-cargaison. Le ministre, avec sa méthode accoutumée—je n'ai pas besoin de la décrire, parce que vous la connaissez tous; évidemment, sa conscience a dû le piquer de remords dernièrement, car il ne peut pas rester tranquille—l'autre soir, quand l'honorable député d'Halifax a dit que ces navires du Gouvernement perdaient de l'argent, il s'est levé et a demandé: "Comment savez-vous qu'ils perdent de l'argent?"

L'hon. M. BALLANTYNE: Très bien, très bien.

M. DUFF: Très bien, très bien, parfaitement. Le ministre de la Marine et des Pêcheries avait bien raison. L'honorable député d'Halifax ne sait pas qu'ils perdent de l'argent, mais le ministre me dira-t-il que ces navires ne perdent pas d'argent?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. DUFF: C'est bien, je dois accepter sa parole, mais s'il était hors de cette enceinte de la Chambre, je lui dirais qu'il ne sait pas ce qu'il dit. Ces navires perdent de l'argent, des millions de dollars par jour. Quand j'aurai fini, je voudrais que le ministre me démontre comment ils font des profits. Il est impossible qu'ils en fassent quand ils quittent Halifax avec une demi-cargaison et qu'ils reviennent de Saint-Jean l'hélice affolée.

Voici une autre affaire. C'est aussi bien de tout savoir. Le ministre nous a dit l'an dernier que le Gouvernement n'employait pas de courtiers en vue d'obtenir du fret pour ses navires. C'était une très mauvaise confession de sa part, car le seul moyen de faire des transactions convenables c'est d'avoir des courtiers dans les différents ports pour leur procurer des affaires avant leur arrivée. Si vous n'avez pas de courtier et si vous devez attendre que le navire arrive dans le port, il aura probablement déchargé sa cargaison en douane s'il en a, longtemps avant que le capitaine

ou quelqu'un d'autre, car le Gouvernement n'a pas d'argent, puisse obtenir un chargement pour son navire en partance. Ici encore, je constate que le ministre ne sait pas ce que font réellement ses fonctionnaires qui gèrent mal cette grande compagnie. Nous voyons que quelqu'un—je ne sais pas si c'est le colonel John Cooper ou un autre—en vue d'accroître les affaires de la navigation du Gouvernement, a conclu un arrangement avec certaines organisations maritimes pour faire partie de ce qu'on appelle le syndicat maritime de New-York. Or, un homme qui ne connaît rien aux questions de navigation et qui s'en va à New-York trouver les expéditeurs escrocs pour s'entendre avec eux, tout ce que je peux lui souhaiter, c'est que le Ciel lui vienne en aide. Quelqu'un a conclu une convention engageant ces 47 ou 63 navires à ne pas couper les prix, c'est-à-dire que les bateaux canadiens ne devraient pas accepter des prix inférieurs à ceux que les bateaux de New-York recevaient à New-York. Il en est résulté que des milliers de barils de pommes des comtés de King et d'Annapolis, et ce sont de bonnes pommes, et sans doute d'Ontario aussi, qui étaient prêts à être expédiés sur les marchés de Londres et étaient offerts à la marine marchande du gouvernement canadien, ont dû être refusés parce que la direction avait conclu cette convention avec le syndicat de New-York. Ces pommes ont-elles été expédiées sur des steamers canadiens ou sur des steamers anglais, ou sur des steamers des Etats-Unis? Non; sur des navires norvégiens. Voici une liste des navires nolisés, parce que les fonctionnaires de la marine marchande ne connaissaient rien à leur affaire et ont refusé ces expéditions de pommes d'Halifax en Angleterre:

Navires affrétés de pommes

		Barils
Caxambu	$1 50	14,000
Angelica Maersk	2 00	12,000
Knut Hamsun	1 75	20,000
Lisa Brodin	1 75	15,000
Marstenen	2 00	15,000
Anders	1 75	15,000
Danefelt	10s.	14,000
Vesla	2 00	10,000
Lorentz W. Hansen	1 50	18,000
Harald	1 50	8,000

Je n'ai pas le nombre total des barils ou le montant du fret, mais je sais que nous avions des navires appartenant à la marine marchande du Canada qui partaient d'Halifax presque chaque jour pratiquement sans cargaison et qui allaient dans d'autres ports, bien qu'ils aient refusé des produits canadiens à $1.50, $2 et $1.75 par baril de pommes, préférant laisser des navires norvégiens venir ici et enlever les affaires aux Canadiens.

Cependant, ils essayent de faire croire qu'ils connaissent quelque chose dans l'exploitation des navires.

Un DEPUTE: Pourquoi a-t-on refusé de transporter des produits canadiens?

M. DUFF: D'abord, parce qu'ils avaient une convention avec le syndicat des armateurs de New-York et secondement, parce que les administrateurs de la flotte ne connaissent pas leur affaire.

L'hon. M. BALLANTYNE: Très bien.

M. DUFF: Je suis heureux d'entendre les marques d'approbation du ministre; il est évident qu'il commence à se rendre compte.

M. McMASTER: Vous avez opéré sa conversion.

M. DUFF: Je ne suis pas le premier qui ait obtenu un pareil succès, je le constate avec peine. Je citerai maintenant l'opinion d'un grand armateur concernant ces navires.

Je suppose que les reproches glissent sur l'actuel ministre de la Marine et ses amis comme de l'eau sur l'aille d'un canard. Cependant, à moins qu'il ne survienne un changement, il est évident pour moi que les armateurs de cette province courent à un désastre J'avais d'abord cru que ces navires avaient été construits pour la poursuite de la guerre et en second lieu pour augmenter notre commerce d'exportation. Il est plutôt amusant d'observer l'encouragement que l'exploitation de ces navires a fourni au commerce du Canada. Sauf une couple de lignes ces navires se contentent de parcourir des routes commerciales établies et exploitées par les armateurs de cette province bien avant que nous eussions jamais entendu parler de M. Ballantyne et des constructeurs maritimes qui sont ses amis...

Ecoutez bien le passage qui suit: J'ai le regret de constater qu'il renferme une insinuation.

...Pour ne citer qu'un exemple, prenons la ligne des Antilles, pour laquelle le Gouvernement verse une subvention annuelle de $330,000 à la Royal Mail Steam Packet Company et dont le trafic fut développé grâce à l'esprit d'entreprise d'une maison d'ici.

Les navires de M. Ballantyne font à l'heure qu'il est une concurrence terrible à cette ligne. M. Ballantyne, ou qui que ce soit, est-il en mesure de faire voir la sagesse d'une pareille attitude ou encore de nous dire en quoi ce nouveau service tend à encourager le commerce du Canada? Depuis plus d'un siècle, nos goélettes canadiennes...

C'est-à-dire des navires en bois.

...ont transporté ici les mélasses, trafic que les navires à vapeur leur ont abandonné jusqu'à un certain point, étant donné qu'ils étaient surtout affectés au transport du sucre. D'après

certaines informations que j'ai reçues des Barbades, les navires à vapeur de M. Ballantyne font tous les efforts possibles pour obtenir le transport de toutes les mélasses, de sorte qu'ils sont en frais de nous enlever le seul trafic qui nous restait. Depuis nombre d'années, nos vaisseaux de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve...

Il s'agit encore de navires en bois.

...ont transporté pour ainsi dire tout le poisson que nous expédions sur les marchés du Brésil et de la république Argentine, à notre entière satisfaction Or, les navires de M. Ballantyne essaient de nous enlever ce trafic à l'heure qu'il est et ils réussiront peut-être, étant donné que sur certaines lignes les tarifs de transport ne comptent pas, tandis que sur d'autres, ils doivent exiger les tarifs du syndicat de l'Atlantique-Nord, qui leur sont dictés de New-York.

J'ajouterai encore que les crédits du ministère du Commerce et de l'Industrie, en sus des subventions accordées à la ligne faisant le service entre Terre-Neuve et les Antilles, décrètent le paiement de certaines sommes aux navires fréquentant les ports de l'Afrique du Sud, de l'Australie et autres colonies des antipodes; malgré cela, cependant, le Gouvernement n'hésite pas à affecter des navires de l'Etat à ce même service. Il serait peut-être intéressant d'être mis au fait des méthodes d'exploitation de ces navires. Voici un court extrait d'un article qu'a publié la *Gazette* de Montréal, un organe dévoué au Gouvernement. L'article est ainsi conçu:

Le fait que le *Canadian Explorer*, un navire de l'Etat, venant de l'Australie et en route pour Vancouver, a été en mesure de secourir la population de l'île Fanning, est satisfaisant; cependant, le reste de la dépêche de Vancouver annonçant que ce navire portait au retour une cargaison d'à peine quelques centaines de tonnes ainsi qu'une bonne quantité de terre comme lest...

L'hon. M. LEMIEUX: De quoi?

M. DUFF: De terre comme lest.

...n'est pas tout à fait aussi encourageante. Le transport de la terre à travers l'Océan Pacifique n'est pas une entreprise profitable, même pour les navires de l'Etat.

Le ministre des Finances écoute-t-il ce passage?

L'hon. sir H. DRAYTON: Pas du tout.

M. DUFF: Je tiendrais donc à ce qu'il lise mon discours demain avant qu'il décide de verser entre les mains de quelqu'un cette somme de $8,000,000. (*Exclamations*).

Quelques DEPUTES: Cela prendra trop de temps.

L'hon. sir H. DRAYTON: On ne verrait jamais le bout.

M. STEVENS: La semaine prochaine.

M. DUFF: Ce n'est pas trop m'avancer que de dire que les gens liront mon discours avec autant de plaisir que n'importe laquelle des harangues qu'a prononcées l'honorable député de Vancouver (M. Stevens). Je ne suis pas intéressé dans la construction des élévateurs, des bassins de radoub, ni des quais.

Or, l'article de la *Gazette* affirme que le navire en question est revenu—d'Australie je le présume— portant une cargaison de 300 tonnes, c'est-à-dire environ 10 pour 100 de son tonnage total et un fort lest de terre. Certes, c'est très encourageant! Des navires de l'Etat prennent à Vancouver ou dans les autres ports de la côte du Pacifique, des chargement de bois de charpente—ce sont là les cargaisons que transportent ordinairement les voiliers, enlevant ainsi la dernière bouchée de pain de la bouche des armateurs de navires à voiles.

Puis ils reviennent après un voyage de vingt-cinq ou vingt-six jours ne portant autre chose que de la terre comme lest.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est une honte.

M. DUFF: C'est une honte en effet, et je ne puis exprimer mon indignation en un langage parlementaire; mais le ministre sans doute concevra ce que je ne peux exprimer. Voici une autre histoire:

Le *Canadian Mariner*, navire bâti à Halifax a eu du bonheur même dans le débarquement de sa cargaison de spiritueux. Cet incident, nouveau pour le port de Saint-Jean, a été le fait de la marine marchande de l'Etat canadien qui, vendredi soir, expédiait la dernière caisse de cette cargaison. Une étroite surveillance fut exercée tant que dura le débarquement, et les agents de la marine marchande canadienne sont heureux de pouvoir dire qu'ils ont mené la cargaison à bon port sans la moindre perte. Le *Mariner* en était à son premier voyage sous le commandement du capitaine Starratt. Il avait pris sa cargaison à Gênes et autres ports italiens et, dans son rapport, le capitaine annonce que le voyage a été très heureux. Cette cargaison consistait en 2,000 caisses de vin d'Italie, plusieurs milliers de caisses de vermout et autres liqueurs.

Comme vous le voyez, voici un bateau qui nous arrrive d'Italie et autres ports de la Méditerranée avec 2,000 caisses de vin et quelques mille caisses de vermout.

M. JACOBS: Y avait-il de la terre à bord?

M. DUFF: Non, mais du liquide pour lest. Tout cela montre bien que ces navires ne sont pas chargé.

M. JACOBS: Non, pas les navires.

M. DUFF: J'ai entendu parler d'équipages ayant leur charge, mais c'est un repro-

che que l'on ne saurait faire aux navires. C'est vers cette époque que dans la ville de Saint-Jean fut mise en vigueur la loi de prohibition votée par ce Parlement.

Voici une autre dépêche d'Halifax, laquelle commence par ces mots: "Steamer Just 'Ducks In' as Dry Line Closes".

Un DEPUTE: Un steamer de l'Etat?

M. DUFF: Oui, un steamer de l'Etat. Voici l'article:

Peut-être était-ce de la part de Neptune et Eole, la pure jalousie qui les engagea à menacer les spongieux adeptes de Bacchus d'Halifax et de la Nouvelle-Ecosse de la perte de 18,000 caisses d'un bon whiskey écossais expédié de Glasgow à Halifax le 15 janvier par le *Canadian Runner*. Ce n'était probablement qu'une amicale plaisanterie de leur part, puisque ni l'un ni l'autre n'ont mis leur menace à effet.

Un DEPUTE: Un autre steamer de l'Etat?

Un DEPUTE: Quel est son nom, le *Rum Runner*.

M. DUFF: Non, le *Canadian Runner*.

L'article continue:

Quoi qu'il en soit, pendant treize jours sur les quinze que dura le voyage, ils lui ont donné un temps affreux si l'on en juge par le fait que d'ordinaire la traversée s'accomplit en neuf ou dix jours. Tout le temps que le navire luttait contre les vents et contre les vagues, les altérés d'Halifax étaient sans souffle dans un océan de doutes!

Les 18,000 caisses d'eau de joie arriveraient-elles à temps"... telle était la question que l'on se murmurait dans les lieux obscurs et dans les caves vides.

Lorsque, à six heures, le dimanche soir, le *Runner* était ancré dans le port, plus d'un bon citoyen s'en alla à l'église le cœur plus léger et prit part au chant des hymnes d'une voix plus sonore qu'il ne l'aurait voulu.

Plus loin, l'article ajoute:

Ordinairement, les navires de notre marine demeurent au large jusqu'au matin; mais...

Sur l'avis, je présume, que contenait un télégramme ou un marconigramme des agents du ministère.

Un DEPUTE: Ames sympathiques!

M. DUFF:

Le bon navire fut attaché au quai n° 23 sur les onze heures, prêt à être déchargé dès l'aurore de la veille du grand jour de la prohibition. Pendant toute la journée d'hier, depuis le matin jusqu'à la nuit tombante, une équipe d'hommes travailla à placer en lieu sûr ces 18,000 caisses, ne s'arrêtant que lorsque l'ouvrage fut terminé.

Un DEPUTE: Quel était la destination de ce whiskey?

M. DUFF: Je ne sais trop; il peut avoir eu pour destination la Nouvelle-Ecosse. N'oublions pas toutefois qu'il s'agit d'un vapeur de l'Etat, d'un vapeur payé avec les deniers publics, et qui nous arrive avec une cargaison incomplète. Peu m'importe, à moi, le contenu de cette cargaison; mais le Gouvernement en devrait avoir quelque soucis, puisqu'il est prohibitionniste. Cela n'en prouve pas moins que ces navires de l'Etat ne sauraient faire des opérations fructueuses quand l'un d'eux, qui vaut un million et demi, quitte le port de Glasgow et franchit l'océan avec, pour toute cargaison, 18,000 caisses d'eau-de-vie.

Mais allons un peu plus loin et voyons comment notre marine marchande développe le commerce du Canada. Ah! bah! certes, le commerce se développe. Voici un autre extrait de journal:

Le Canadian Voyageur, commandé par le capitaine Sprosen, part lundi pour Baltimore, où on l'a fait venir pour prendre une cargaison à destination de Tampico. Depuis son arrivée ici, il y a quelques semaines, les machines du *Voyageur* furent repassées et visitées au complet, et le navire est maintenant en parfaite condition pour de longs voyages...

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur cette circonstance que le navire dont il s'agit partait pour Baltimore, que chacun sait être un port américain sur le Delaware.

Le *Canadian Voyageur* quitta Halifax sans la moindre cargaison, pour aller développer le commerce canadien, savez-vous où? à Tampico. Il se rendit à Baltimore, où il fut affrété pour Tampico. Si encore il fût allé à Baltimore pour y prendre une cargaison destinée à l'Angleterre; mais non, il alla se charger de marchandises à Baltimore, un port des Etats-Unis, pour les transporter à Tampico, dans le Mexique.

Une VOIX: Etait-ce du whiskey, encore?

M. DUFF: Non, c'étaient des marchandises fabriquées aux Etats-Unis et qu'il devait transporter à Tampico, dans le Mexique. Cependant, le ministre de la Marine vient nous dire, de son air le plus sérieux, que ces navires sont spécialement destinés à développer le commerce du Canada avec l'étranger. Voici un autre exemple:

Le seul steamer arrivé le Vendredi saint venait de Liverpool via Swansea; c'était le *Canadian Rancher*, de la marine canadienne, destiné au transport des marchandises et commandé par le capitaine Dickson; il est à l'extrémité sud de la jetée 23, pour décharger 300 tonnes de marchandise générale prise à Liverpool, d'où il remontera jusqu'à l'arsenal du port afin d'y débarquer 1,000 tonnes de charbon prises à Swansea pour l'amirauté.

Voyez comme on prend soin des intérêts de la marine marchande: Un armateur en-

verrait-il de Liverpool, en Angleterre, à Swansea, dans le pays de Galles, un steamer du tonnage du *Canadian Rancher*. Ce navire a pris à Liverpool 300 tonnes de charbon et devait se rendre ensuite dans le pays de Galles pour y prendre mille autres tonnes de charbon pour l'amirauté. Or, 1,000 tonnes de charbon n'occupent qu'un septième, environ, de l'espace composant la capacité de ce navire. Cependant, ces administrateurs maladroits ont envoyé, avec une cargaison de trois cents tonnes, de Liverpool à Swansea où il devait prendre mille tonnes de charbon pour les transporter à Halifax. Aux yeux de tout armateur, c'est commettre l'erreur la plus grossière que d'envoyer un navire d'un port à l'autre sans être certain qu'il y prendra une cargaison profitable. Ainsi, dans le présent cas, ce navire ne put sortir de Liverpool sans acquitter des frais, y compris du quaiage, par rapport aux 300 tonnes de marchandises, et ce qu'il a reçu en retour ne représentait qu'une bien faible rémunération. Cependant, ces maladroits l'ont envoyé à un autre port, où les déboursés qu'il eut à faire devaient absorber non seulement les frais de transport des 300 tonnes mais aussi les frais de transport du charbon destiné à l'amirauté. Voilà les hommes qui viennent nous demander de voter $8,000,000 pour leur aider à construire d'autres navires en vertu de leur plan actuel de construction maritime.

Quelques VOIX: Honte!

M. DUFF: Je vais lire un passage du compte rendu des délibérations de la Chambre de commerce maritime d'Angleterre. J'ai ici le compte rendu de la quarante-quatrième réunion annuelle de cette institution, qui eut lieu à Londres, le 25 février. Mon intention est de mieux faire comprendre à la députation pourquoi elle ne devrait pas voter ces deniers, et l'erreur qu'elle a commise en votant les crédits précédents pour ce même objet. Au lieu de lire tout le compte rendu je me contenterai de citer une partie du projet de résolution présenté à cette réunion par un constructeur important, M. Howard Houlder, à la demande du président:

Cette Chambre tient à déclarer qu'elle est sensible au succès des démarches faites pour favoriser la politique du gouvernement britannique, qui consiste à rendre à la marine marchande son ancienne liberté; elle désire aussi affirmer sa conviction qu'on ne saurait mieux servir les plus grands intérêts des différents pays du monde qu'en laissant entièrement le commerce maritime à l'initiative privée et qu'en ouvrant et en tenant ouverts tous les ports du monde aux navires de toutes les nations indistinctement.

[M. Duff.]

Tel était le projet de résolution. Voici maintenant la déclaration faite par cet armateur au cours de ses observations:

Quant à la seconde partie de cette résolution par laquelle cette réunion est priée d'exprimer sa conviction qu'on ne saurait servir les plus grands intérêts des différends pays du monde autrement qu'en abandonnant le commerce maritime à l'initiative privée et qu'en ouvrant et en tenant ouverts tous les ports du monde aux navires de toutes les nations indistinctement, je crois qu'on ne saurait maintenir notre suprématie maritime autrement qu'en abandonnant la direction du commerce maritime à l'initiative privée et à l'esprit d'entreprise des particuliers.

M. Howard Glover dit ensuite:

Les bureaucraties ne peuvent rien faire, et les Américains ont pu construire une marine marchande, mais ils se trouvent aujourd'hui avec une flotte qui, on pourrait le dire sans exagération, ne vaut pas un cinquième de ce qu'elle coûte, et n'eût-elle que cette valeur qu'elle ne laisserait pas encore le moindre espoir d'un profit. Dieu seul sait ce que la nation américaine va faire de ces navires. Pour moi, je trouve que si notre gouvernement eût été composé de véritables hommes d'Etat, six mois après l'armistice il se serait débarrassé de toutes ses directions et aurait vendu ses actions. Il aurait fait une perte colossale, mais la liquidation de ces valeurs n'aurait fait qu'ajouter aux pertes déjà subies pendant la guerre.

Je voudrais graver ces paroles dans l'esprit du ministre de la Marine et des membres de la Chambre. Ces citoyens de la Grande-Bretagne ont dit bien vrai, lorsqu'ils ont déclaré que le ministère aurait agi sagement en confiant les vaisseaux à l'initiative privée aussitôt après la guerre. Il est parfaitement vrai qu'il l'a fait dernièrement et que les Américains sont constamment d'avis de le faire; pourtant, notre Gouvernement et ceux qui sont à la tête de l'entreprise persistent à mettre en service ces vaisseaux qui n'ont pas de cargaisons, sans savoir ce qu'ils feront pour recruter une clientèle à l'avenir.

Quel est le remède à cet état de choses? Je crois exprimer le sentiment de la grande majorité de la population canadienne en disant que, soit que cette ligne de conduite ait été sage ou imprudente à l'origine, elle se rend compte que la seule chose sensée et convenable que le Gouvernement puisse faire, c'est de disposer de ces vaisseaux au plus tôt en les vendant ou d'une autre façon. Ainsi que je le demandais tantôt, quelle perspective s'offre, cette année, à la marine du gouvernement canadien? Fera-t-elle un gain ou subira-t-elle une nouvelle perte?

J'ai préparé un état que je consignerai dans le hansard et que je veux bien laisser juger par les hommes d'affaires du Canada. J'ai étudié l'affaire attentivement,

après avoir recueilli l'avis d'armateurs qui connaissent leur partie, et ceux-ci admettent comme moi que mon estimation est juste et raisonnable.

J'établirai que le service de notre marine en 1921 entraînera une perte. Je ne pense pas que le ministre ou le Gouvernement se rendent compte de ce que seront les résultats de leur exploitation en 1921. Ainsi que je le disais cet après-midi, durant les huit à neuf premiers mois de 1920, les frets ont été presque aussi élevés qu'à aucune époque de la guerre, et les capitalistes qui avaient engagé des fonds dans le commerce maritime encaissaient de bonnes recettes. J'ai démontré d'une façon probante au comité que le ministre de la Marine et ses fonctionnaires ont subi une perte déconcertante en 1920, lorsque les frets étaient élevés et que les affaires étaient bonnes jusqu'en août ou en septembre, et qu'ils n'ont eu que trois mauvais mois. Vu ce résultat qu'arrivera-t-il maintenant que les frets ont diminué de 200 à 300 p. 100, que la clientèle est rare et que les frais d'exploitation ont très peu baissés. Les salaires, il est vrai, sont un peu plus bas, mais presque toutes les fournitures nécessaires au service de ces vapeurs, telles que le charbon, le pétrole et tout le reste, coûtent très cher, comme le ministre l'a dit, et les prix ne diminueront probablement pas dans un avenir rapproché. Voici l'état que je veux consigner dans le hansard:

Etat estimatif du compte de l'exploitation en 1921:

Doit

Dépenses de l'exploitation, pendant un an, de 63 vaisseaux à 875,000 dollars par mois	$10,500,000
Intérêt sur 70,000,000 dollars à 5½ p. 100	3,850,000
Dépréciation calculée d'après la valeur actuelle	750,000
Formant un total de	$15,100,000

Avoir

Revenu probable calculé d'après l'actif actuel	$ 8,500,000
Accusant pour l'exploitation en 1921 une perte de	$ 6,6000,000

On remarquera que je n'ai pas tenu compte de la dépréciation qu'en me fondant sur la présente valeur des vaisseaux. Si je l'avais calculée d'après leur valeur réelle, la somme apportée au débit aurait été beaucoup plus forte; cependant, afin d'être juste, comme j'ai défalqué cet après-midi la présente valeur des vaisseaux du prix de revient, je crois devoir, dans cet état, ne retrancher que 750,000 dollars pour la dépréciation. Je ne ferai pas de prédictions, comme mon sympathique ami, le ministre de la Marine en a fait l'an dernier. On doit se rappeler qu'il déclarait qu'il aurait un gain plus grand en 1920 qu'en 1919. Naturellement, il avait raison dans un sens, car il n'a pas fait de gain en 1919 ni en 1920. Par conséquent, je ne puis guère lui reprocher sa prédiction — rien retranché de rien donne rien — cependant, cette année, le pays est ménacé d'une perte de 6,600,000 dollars résultant uniquement de l'exploitation, sans parler des 59,000,000 dollars que représente la diminution de valeur, ni des dommages intérêts qu'il faudra payer à la compagnie d'aciérie à cause de l'annulation des marchés?

Le Gouvernement pourrait disposer de ces bateaux de plusieurs manières, je lui conseillerais d'abord de les soustraire à l'autorité du ministre de la Marine et des Pêcheries et de les confier à un autre ministre; par exemple, au ministre des Finances. Cependant, à n'en pas douter, il devrait les vendre — se débarrasser de tous les vaisseaux et se résigner à la perte. Ce serait ce qu'il y aurait de mieux à faire. J'ai raison de l'affirmer, lorsque je lis dans ce même journal conservateur, la *Gazette*, de Montréal, du 29 décembre, un article de fond qui conseille au Gouvernement de suivre la ligne de conduite que je viens d'indiquer. Voici l'article:

L'exemple de la France

Le gouvernement français a déposé un projet de loi qui intéresse toutes les nations qui ont entrepris de faire face aux besoins causés par la guerre par la construction et l'exploitation de bâtiments marchands.

Pendant la guerre, la France a construit et acheté un grand nombre de navires pour combler les vides causés par les opérations des sous-marins allemands, pour transporter les troupes et apporter des vivres pour la population civile. La flotte ainsi acquise, le gouvernement français l'a exploitée pendant et après la guerre. L'heure est venue de décider ce qu'il doit advenir de ces bâtiments, et le gouvernement a immédiatement arrêté sa décision: les navires sont vendus.

* * * *

La décision de la France à l'égard de ces navires est significative. La France est une nation ultra-démocratique, chez laquelle la volonté populaire n'est pas lente à s'exprimer et encore moins lente à exercer son influence sur les corps législatifs. Si le gouvernement français en est arrivé à la décision qu'il faut mettre en vente les navires marchands appartenant à l'Etat, il l'a fait dans l'intérêt des contribuables. Autrement dit, le ministère est d'avis que l'Etat ne saurait exploiter cette flotte sans y perdre de l'argent, et il n'entend pas faire peser sur les contribuables français le fardeau d'une telle perte. Si l'on considère que le gouvernement français a eu l'avantage de bénéficier des avis de spécialistes, d'hommes instruits par une longue pratique des choses maritimes, on peut se rendre compte de l'importance d'une telle décision.

Ce qui se fait en France s'accomplit en d'autres pays où la situation est semblable, notamment en Grande-Bretagne, la plus grande nation maritime, une de celles qui sont le plus en mesure de pouvoir décider entre ce qui est avantageux et ce qui ne l'est pas, en ce qui concerne le commerce maritime et l'exploitation des navires. La Grande-Bretagne n'a jamais cessé de se défaire des navires qu'elle a acquis pendant la guerre. Ces choses devraient, certes, avoir quelque signification pour le Canada qui a entrepris la réalisation d'un ambitieux programme de construction et d'exploitation de navires marchands. L'expérience acquise dans les vieux pays devrait l'emporter sur les théories enfantées par notre inexpérience, et ce qui se passe ailleurs ne doit pas être indigne d'attention et d'examen de la part de ceux qui semblent résolus à engager le pays dans une entreprise dangereuse. Le conseiller prudent tient compte de ce qui se passe à l'étranger, et le Canada devrait faire halte, prêter l'oreille et réfléchir avant de tenter une aventure dont les conséquences pourraient lui être plus fatales que celles de toutes les autres erreurs qui ont jusqu'à présent entravé sa marche dans la voie du progrès.

Ce qu'on peut affirmer avec certitude, c'est que l'exemple de la France donne raison d'attendre, de faire des investigations avant d'admettre que le programme maritime du Canada a bien la valeur que lui prêtent ses propagandistes. Si les investigations font voir que le Canada en connaît plus long que la France et que l'Angleterre en fait d'exploitation de navires marchands, et que des conditions particulières à notre pays assurent le succès d'une aventure dont des nations plus expérimentées tiennent à se garder, fort bien ; mais il faudrait faire ces investigations, porter avec clarté tous les faits à la connaissance du public, afin que ceux qui, en fin de compte, devront solder les frais de l'affaire, sachent au juste ce qu'on accomplit en leur nom. Il n'est pas permis au Canada d'avancer avec précipitation là où de plus vieux hésitent à s'aventurer.

En Angleterre comme ailleurs, les compagnies de transport maritime font face à la nécessité de défalquer le prix de revient des choses pendant la durée de la guerre, afin que l'exploitation des navires puisse se poursuivre avec succès à la faveur de conditions normales. Cela, des compagnies privées depuis longtemps établies peuvent le faire avec le consentement de leurs actionnaires ; si elles y perdent de l'argent, c'est le leur. La situation n'est plus du tout la même quand il s'agit de navires appartenant à l'Etat, et cette méthode ne saurait leur être applicable dans des conditions se rapprochant le moindrement de celle-ci. En pareil cas, en effet, la perte retombe sur le public, sur les contribuables, et plus cette perte est lourde, plus satisfaisant semble être le résultat de l'exploitation des navires, ce dont se félicitent comme il convient les personnes comptables de l'entreprise. Le gouvernement français a repoussé cet expédient et, soucieux de l'intérêt public, il se prépare à vendre ses bâtiments. Le Canada, lui, poursuit son chemin avec sérénité et confiance. En notre pays, l'élément ouvrier élève aussi la voix en ce moment ; il exige du Gouvernement que les ouvriers employés à la construction des navires reçoivent les salaires les plus élevés qu'on leur a accordés pendant la guerre, et on peut compter que si le ministre du Travail a ses coudées franches, le ministère cédera encore aux exigences des ouvriers, comme il l'a fait en d'autres cas. La perspective n'est pas encourageante. Tout cette question de la marine marchande appelle la discussion et les investigations les plus complètes ; si celles-ci ont lieu, le Canada pourra peut-être être mis à l'abri des plus fatales conséquences d'une aventure pleine de risque. Si l'on vient à constater que tout va bien, tant mieux ; il n'y aura rien eu de mal.

[M. Duff.]

Les membres de la Chambre et la population en général liront avec le plus vif intérêt, j'en suis sûr, cet article sensé et sérieux qui démontre de façon concluante que la France et l'Angleterre se dépossèdent de leurs navires et les cèdent à des particuliers. A l'instar de la France, le gouvernement canadien devrait profiter de la première occasion pour se débarrasser des siens. Il y a huit jours, douze bâtiments de la marine marchande du Canada étaient à l'ancre dans le port d'Halifax—le cinquième ou 20 p. 100 des navires inclus dans le programme, le quart des navires qu'on a lancés se trouvaient immobilisés dans le port d'Halifax, faute de fret. Un jour ou deux plus tard, l'administration se voyait obligé d'en envoyer sans chargement à Baltimore et à d'autres endroits où il devait prendre des produits américains pour les transporter à l'étranger.

Au lieu d'apporter des marchandises étrangères aux ports canadiens, ces navires, c'est chose connue, servent à transporter le sucre de Cuba à New-York. Je puis ajouter qu'il y aurait économie à les mettre à l'ancre dès leur arrivée à Halifax ou à tout autre port. Si on le faisait, on n'aurait plus à verser les milliers de dollars qu'il en coûte à l'heure actuelle pour les tenir en exploitation. Ce qu'on pourrait faire encore ce serait de les confier à des armateurs en renom d'Halifax, de Saint-Jean ou de Vancouver.

Il y a dans ces ports des armateurs plus compétents pour l'exploitation de la marine marchande de l'Etat que ceux de Montréal ou de Toronto qui s'en occupent aujourd'hui. Ce serait beaucoup plus satisfaisant pour le pays si le Gouvernement se décidait à confier ces navires aux armateurs de Halifax, de Saint-Jean et de Vancouver, aussi bien que de Montréal, en été. Ils en feraient l'exploitation et paieraient une commission au Gouvernement sur les bénéfices. Quoi qu'il en soit, ce serait la meilleure ligne de conduite. Vendons donc nos vaisseaux, mettons-les de côté, ou donnons-en l'exploitation à d'autres.

Je voudrais dire un mot de ce que les gens pensent de cette entreprise. Il y a une couple d'heures, le ministre de la Marine m'a offert une copie de la *Gazette* de Montréal, dans laquelle il dit se trouver un

article élogieux paru le lendemain de son discours. Je n'ai pas encore reçu ce journal. J'ignore s'il est dans la salle de lecture, ou si l'article en question n'a pas paru dans la *Gazette*. Quoi qu'il en soit, il est étrange et significatif que le ministre ne me l'ait pas envoyé, vu que je le lui ai demandé. Mais, comme il ne m'a pas permis de lire cet article, je vais lui donner un nouveau sujet de réflexion. Il y a quelques semaines, le président de la Royal Bank of Canada a prononcé, à l'assemblée annuelle de cette banque, des paroles qui expriment un grand sens. Voyons ce qu'il pense de la politique ministérielle au sujet de la nationalisation et de l'exploitation d'une marine marchande:

La juridiction du Gouvernement a presque disparu durant l'année qui vient de s'écouler; le blé, le papier et le sucre ne sont plus soumis à des règlements. La nationalisation des moyens de transport s'est développée. Sans aucun avantage pour le public, tant au point de vue des tarifs que de l'efficacité de l'exploitation, nos chemins de fer n'ont rapporté depuis un an, que des pertes qui feront plus qu'englober, probablement, les sommes perçues pour les excédents de profits et les impôts sur le revenu en 1919. A moins que le Gouvernement ne trouve un système d'exploitation plus efficace que dans les autres pays, les contribuables du Canada s'apercevront peut-être que le maintien de leurs chemins de fer et de leur flotte leur coûte plus cher que le fardeau des pensions et autres héritages de la guerre. Sur un total de $6,400,000,000 dépensés par les Etats-Unis, l'an dernier, $1,037,000,000 ont servi à défrayer les dépenses du Gouvernement dans sa juridiction des chemins de fer. Le gaspillage est évident et il faut remédier rapidement à cet état de choses. Les besoins du pays exigent que l'administration se fasse d'après le principe des affaires. Dans ce cas-là, nous pourrions aborder nos problèmes avec plus de confiance.

La Royal Bank of Canada est mieux renseignée sur la marine marchande de l'Etat que le Gouvernement lui-même, parce qu'elle a des bureaux d'affaires dans tout le pays, et de plus, vu son esprit d'initiative, elle a des agences dans presque tous les ports étrangers où les vaisseaux de la marine marchande canadienne font escale. Il est certain que les agents de cette compagnie adressent des rapports à leur président et à leurs directeurs sur ce qui se passe au sujet des cargaisons que les vaisseaux du Gouvernement transportent là-bas ou en rapportent, et sur les affaires générales de ces navires. Dans son avertissement, le président de la Royal Bank a donc parfaitement raison de condamner toute l'entreprise.

Maintenant, il arrrive que le ministre de la Marine fait des prophéties qui ne s'accomplissent pas.

M. LALOR: Adopté.

M. DUFF: Je puis dire à mon honorable collègue que cet article ne sera pas adopté ce soir.

Une VOIX: Demain matin, alors.

M. DUFF: Peut-être un de ces bons matins. Le ministre a visité Halifax, il y a quelque temps, et il a fait une promesse aux citoyens de cette ville. J'ai ici un article de journal qui rapporte cette promesse. Le ministre, ou l'un des fonctionnaires de son département, a donné sa parole que les vaisseaux construits dans le port d'Halifax seraient enregistrés dans ce port. Est-ce exact?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est exact.

M. DUFF: Le ministre avoue avoir donné sa parole, et la parole d'un ministre de la couronne et membre du Conseil privé ne doit pas être traitée à la légère. Voici ce que dit le *Herald* d'Halifax, à ce sujet:

Le mépris montré par le département de la Marine en manquant à la parole d'honneur de son chef à l'égard du grand port d'Halifax, a suscité un vif ressentiment. En faisant de la propagande pour le port de Montréal avec les produits du port d'Halifax, on se trouve à accentuer l'impression que les Provinces maritimes sont ignorées de propos délibéré à Ottawa. L'honorable C. C. Ballantyne, ministre de la Marine et des Pêcheries en se faisant le propagandiste enthousiaste de Montréal, au détriment de sa parole, se place dans une situation difficile pour un ministre de la couronne, responsable envers tout le pays, et non seulement les citoyens intéressés de Montréal.

M. Ballantyne ne s'est peut-être pas encore rendu compte que, comme membre du ministère, il représente tout le Canada où les ports d'Halifax et de Vancouver ont joué un rôle relativement aussi important que le port de Montréal.

Le devoir des membres des Provinces maritimes est clair.

S'ils ne peuvent obtenir aucune satisfaction de la part du ministre de la Marine, ils doivent continuer de réclamer. En tout cas, ils ne doivent pas se contenter de trompeuses excuses.

Je suppose qu'il veut dire les députés tories.

Et les sénateurs de la Nouvelle-Ecosse.

Cet article a paru dans le *Halifax Herald*, parce que le ministre de la Marine et des Pêcheries, tel qu'il a dit, avait dit aux citoyens de Halifax que lorsque les navires construits dans leur port seraient lancés, ils seraient enregistrés à Halifax. Il y a une autre dépêche à ce sujet:

Une lettre a été reçue du sous-ministre suppléant de la Marine, concernant l'enregistrement du *Canadian Mariner* de la marine marchande canadienne. La chambre du commerce a eu une promesse du ministre de la Marine que les navires construits à Halifax seraient en-

registrés dans ce port, mais il a été constaté que le *Mariner* avait été enregistré ailleurs et la chambre du commerce a protesté. La lettre du sous-ministre disait que la chose était due à un malentendu, que la première intention avait été que l'enregistrement serait fait ici, mais à l'avenir, les navires construits à Halifax pour la marine marchande canadienne seront enregistrés ici. La chambre va demander le transfert d'enregistrement du *Mariner*.

Cela signifie que non seulement le ministre de la Marine et des Pêcheries a promis que les navires construits dans le port de Halifax seraient enregistrés dans ce port; mais que son attention ayant été attirée au fait qu'un des navires avait été enregistré à Montréal, un fonctionnaire du ministère a écrit à la chambre du commerce de cette ville et a promis que le prochain navire serait enregistré à Halifax. Que constatons-nous? Nous constatons que le ministre ou un des fonctionnaires a écrit aux gens de Halifax, parce que j'avais découvert en réponse à la question que j'avais posée, qu'un navire avait été enregistré à Montréal. Je comprendrais que le ministre de la Marine et des Pêcheries adoptât pour principe d'enregistrer les navires à Ottawa, parce que Ottawa est le quartier général du Gouvernement, et le ministre aurait droit d'enregistrer les navires dans la capitale du Canada. Mais si ces navires doivent être enregistrés dans quelque port en dehors de la ville d'Ottawa,—et je dis ceci pour les côtes du Pacifique tout aussi bien que pour le littoral de l'Atlantique—les navires construits à Prince-Rupert ou à Vancouver ou ailleurs ont tout autant le droit d'être enregistrés dans ces ports qu'à Montréal. Les navires construits à Halifax, Montréal ou Québec, ou dans d'autres ports devraient être enregistrés dans les ports où ils ont été construits afin que si nous désirons faire de la réclame à l'étranger, en faveur du Canada, tel que dit le ministre, ceux des pays étrangers qui verront le nom du port peint à la poupe du navire, apprendront par là que ces navires sont construits non pas dans un port seulement, mais dans tous les ports de l'Atlantique et du Pacifique. Le ministre a donc eu tort d'enlever de propos délibéré le crédit de Halifax, Vancouver ou tout autre port, en faisant enregistrer les navires dans le port de Montréal.

M. DAVIDSON: Adopté.

M. DUFF: L'honorable député de Digby et Annapolis ferait bien de faire attention. Je me souviens d'avoir lu dans le hansard une interruption qu'il a faite il y a dix ans, et il n'a plus été entendu depuis. Il ferait donc bien de ne pas m'interrompre ce soir et crier: "Adopté". L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a fait allusion à ce projet le qualifiant de "navire peint sur un océan peint". C'était significatif, et lorsque j'ai lu la remarque de l'honorable député de Red-Deer, je me suis demandé si ces paroles avaient double entente. C'est une bonne affaire, en effet, pour certaines personnes que le gouvernement canadien ait des navires. Il faut beaucoup de peinture pour peinturer ces navires. Je me suis donc demandé si l'honorable député de Red-Deer, lorsqu'il a appelé ces navires des "navires peints sur un océan peint", s'est rendu compte que la peinture était un des articles dont les navires avaient besoin en grandes quantités.

Nous avons des navires qui sont enregistrés dans le port de Montréal, lorsqu'ils sont construits à Halifax, Vancouver, Trois-Rivières et autres villes canadiennes, et qui sont sous la direction de la ville de Toronto. Comme je l'ai dit déjà, si nous tenons à ce que ces navires soient dirigés convenablement et si le Gouvernement est décidé à les garder, ils devraient être placés immédiatement entre les mains d'hommes de confiance à Halifax, Saint-Jean, Montréal et Vancouver, afin qu'ils s'occupent du service de ces navires et qu'il y ait le moins de perte possible.

La dernière partie du discours du ministre, l'autre soir, ressemblait à un discours d'adieu. J'ai pensé, en lisant les dernières observations, à certaines personnes qui ne devaient pas rester longtemps dans leur position ou résidence actuelle. Nous savons que chaque année dans les collèges, lorsque les étudiants ont terminé leurs études, et doivent s'en aller dans le monde, ils ont à prononcer, à la veille de leur départ, un discours d'adieu. Lorsque j'ai lu les dernières phrases du discours du ministre, il m'a semblé qu'il savait qu'il ne serait pas longtemps en possession du portefeuille qu'il a en mains actuellement, ou qu'il savait peut-être que le Gouvernement ne serait pas longtemps au pouvoir.

Avant de terminer ses observations, à part de chercher du réconfort dans les discours de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) et de l'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark), il a tenté de prêter à certaines personnes des paroles élogieuses à son endroit. Je n'ai rien à redire à cela. Le ministre peut dire, dans cette enceinte, que des fonctionnaires de son département ont fait un bon travail en vue de l'exécution de ce programme.

Peut-être l'ont-ils fait, ou peut-être ne l'ont-ils pas fait. D'après l'expérience que nous avons acquise au cours des deux dernières années à l'égard de cette question, je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour le ministre de chercher à améliorer sa cause, en décernant des éloges à certaines personnes. Le peuple comprend, je crois, qu'on l'a induit en erreur à l'égard de ce programme de construction de navires. En deux ans, le pays a souffert une perte d'environ 60 millions de dollars, par suite de la dépréciation et des bévues commises et de fautes dans la conduite de ses navires. Cette question se pose: le Gouvernement va-t-il persister dans cette ligne de conduite ruineuse? Dans l'intérêt du pays—et je ne parle pas politique, en ce moment—je m'efforce de faire voir, aussi bien que je puis le faire, les raisons qui devraient engager le Gouvernement à s'arrêter dans l'exécution de son programme naval, le cabinet aurait dû essayer, il y a deux ans, de s'entendre avec les constructeurs de navires pour leur payer des dommages et pour les laisser construire des navires à leurs propres frais; et même à cette date tardive, alors qu'il y a encore plusieurs navires à construire, le ministre de la Marine et des Pêcheries ou le Gouvernement serait bien avisé, s'il obligeait les fonctionnaires qui s'occupent de ce problème, de s'adresser aux sous-constructeurs et de se tirer le mieux possible d'un mauvais pas. Notre population ne veut ni de l'exploitation par le Gouvernement ni de la possession de ces navires par l'Etat. L'essai a échoué misérablement. Tout homme bien pensant du pays comprend cela et plus tôt le Gouvernement mettra fin à ces pertes et à ce mauvais marché, mieux ce sera pour le pays.

M. STEVENS: Monsieur le président, nous avons écouté avec beaucoup d'attention, durant environ cinq heures un honorable député qui a fait une attaque particulièrement acerbe contre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Balllantyne). Il parle, je crois, avec la pleine autorité de l'honorable chef de l'opposition (M. Mackenzie King) et du parti qu'il représente, dans cette Chambre. Ce qui me le fait croire c'est que mon honorable ami le chef de l'opposition l'a choisi entre tous les députés qui l'entourent pour parcourir le Canada, il y a quelques mois à peine, en sa compagnie. A chaque assemblée, mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff), qui vient de reprendre son siège, a prononcé un discours dans la note de la harangue que nous venons d'entendre ce soir, harangue caractérisée par des affirmations extravagantes, harangue qu'on pourrait qualifier de discours s'il était permis de confondre l'insinuation avec la saine raison, les grossiers sarcasmes avec la logique et et les fausses rumeurs avec les faits avérés. J'ai écouté avec beaucoup de patience mon honorable ami, et je ne lui ai posé qu'une seule question durant les cinq heures qu'il a parlé. Je lui ai demandé la date d'un document qu'il lisait, et il s'est aussitôt empressé de me faire la leçon. Je l'ai écouté durant ces cinq heures avec patience, et j'ai essayé de suivre sa démonstration, si elle mérite d'être désignée ainsi. De tout cela, voici tout ce que j'ai retenu et qui méritait d'arrêter l'attention: que lui-même personnellement et parlant aussi officiellement au nom de l'opposition, il condamne la possession et l'exploitation par l'Etat d'une marine marchande canadienne. Si je représente mal ce qu'il a dit ou si j'inspire mal les faits d'une façon ou d'une autre, je veux bien qu'on me signale mon erreur.

M. DUFF: Vous êtes parfaitement dans le vrai, en ce qui me concerne.

M. STEVENS: Je suis donc sur un terrain assez solide pour commencer mes observations. Monsieur le président, on peut se demander si un gouvernement devrait prendre à sa charge et exploiter une grande entreprise d'utilité publique, mais quelle que soit l'attitude que l'on prenne sur cette question, on ne saurait prétendre qu'un gouvernement qui adopte cette politique, que le ministre préposé à la direction d'un service d'utilité publique soit un fripon ou que, pour me servir des paroles mêmes de mon honorable ami, ce ministre et ses fonctionnaires soient des ignorants; ce sont là les termes dont il s'est servi. Je dis que parce que le Gouvernement se lance dans une entreprise comme celle-là, il ne s'ensuit pas que le ministre soit le moindrement coupable de malhonnêteté ou d'un acte déshonorant. Dans tout le discours de mon honorable ami, du commencement à la fin, à chaque phrase qu'il prononçait et, pour ainsi dire, à chaque argument qu'il présentait, perçait son unique préoccupation, de jeter du discrédit sur le ministre, de donner à entendre, et même de faire entendre directement que le ministre, de quelque manière, et ses fonctionnaires, étaient dominés par des influences sinistres et dilapidaient le trésor public.

Je m'en vais faire ce que ne mérite pas son discours; je m'en vais relever quelques-unes de ses assertions et prouver combien peu elles valent, ce qui disposera de ses prétendus arguments. En premier lieu, mon honorable ami se plaint, et très vivement, que certains navires de la marine marchande canadienne ont quitté les ports canadiens, puis sont allés dans les ports américains où ils ont pris des cargaisons pour un pays étranger. Il ne veut pas de cela.

M. ARTHURS: Ne partez pas, revenez.

M. DUFF: Je partirai si bon me semble, et resterai s'il me plaît. Je reviendrai demain.

M. STEVENS: Mon honorable ami craint évidemment de rester et d'entendre l'honorable député qui voudra répondre à son argument. En son absence, j'adresserai mes observations à son leader, parce que, après tout, le leader d'un grand parti a certaine responsabilité concernant les déclarations faites par ses adeptes, et mon honorable ami qui vient de quitter la Chambre précipitamment a déjà confirmé mon assertion qu'il avait parlé avec l'autorité de son parti. Je disais donc que mon honorable ami se plaignait que les navires du Gouvernement étaient allés aux Etats-Unis où, ils avaient pris des cargaisons à destination de pays étrangers. Il a dit cet après-midi qu'un certain navire, le *Canadian Pioneer* avait quitter Halifax, s'était rendu à Newport News, et de là était parti pour Gibraltar, puis qu'il avait transporté une cargaison à un port quelconque de la Méditerrannée. Ce renseignement a été fourni à la Chambre de son propre chef, comme s'il connaissait quelque chose en fait de navires, et il a condamné le ministre, le ridiculisant comme il l'eut fait de quelqu'un qui ne connaîtrait pas son affaire. En supposant que cela fût, il n'y aurait rien d'extraordinaire à ce qu'un navire eût agi ainsi, car il arrive très souvent qu'un navire qui voyage sur les grandes mers et qui veuille du lest aille prendre une cargaison là où il s'en trouve. Mais l'assertion est complètement erronnée. Voici le fait—et nous en avons la déclaration officielle de Montréal; nous avons eu amplement le temps de l'obtenir de Londres depuis que mon honorable ami l'a mentionné,—le *Canadian Pioneer* en cette circonstance, est allé à Galveston, Texas, y a pris une cargaison de grain qu'il a transporté en Grèce, a déchargé sa cargaison et a rapporté en retour une pleine cargaison.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami veut-il me dire la date du voyage auquel il fait allusion?

[M. Stevens.]

M. STEVENS: Je fais allusion au même voyage que celui qui a été mentionné cet après-midi par mon honorable ami de Lunenburg.

M. GORDON: Quelle en est la date?

M. STEVENS: Le 2 avril.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce la date de départ du Canada?

M. STEVENS: Mon honorable ami d'Antigonish-et-Guysborough et moi avons été ensemble en Parlement depuis dix ans, et je ne crois pas qu'il m'accuse plus que je ne l'accuse lui-même, de vouloir lui refuser un renseignement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je veux simplement connaître une date.

M. STEVENS: La date est le 2 avril. Nous la tenons du bureau de la marine marchande canadienne. Ce renseignement a été obtenu officiellement de cette source pour la Chambre vu les assertions outrées de mon honorable ami de Lunenburg. Mais ce n'est pas là le point principal de mon argument. Mon honorable ami, après avoir condamné le Gouvernement parce que les navires étaient allés aux Etats-Unis, et de là avait porté une cargaison quelque part, condamne ensuite le Gouvernement parce que les navires ont accepté des cargaisons qui se présentaient dans un port canadien pour un autre port canadien. Il condamne la chose, parce que, dit-il, le service local s'en trouve désorganisé. D'une part, il condamne le Gouvernement pour avoir envoyé les navires en dehors du pays, et de l'autre, il le condamne pour avoir fait affaires dans le pays. Je ne cite ceci que pour prouver l'injustice de son argument. Puis, comme conclusion, voici ce qu'il avance: la raison pour laquelle le transport a à souffrir dans le pays, à l'heure actuelle, c'est, dit-il, la grande réduction des taux de fret. Cela est exact, c'est la seule raison. Le transport en Canada, n'a pas nécessairement à souffrir à cause de la marine marchande canadienne. Il a à souffrir parce que le mouvement des cargaisons est arrêté partout dans le monde. Le commerce n'a peut-être jamais été aussi désorganisé depuis quarante ans qu'il ne l'est maintenant, lorsque les moyens de transports, chose inattendue, sont des plus considérables.

J'en arrive à un autre point soulevé par mon honorable ami et dont il a fait son principal sujet d'attaque contre le ministre.

Il nous dit que le trésor va payer à la Dominion Iron & Steel Company des pertes

de 15 millions en outre de dommages et intérêts. J'ai pris soin de noter sa déclaration et je sais que je répète ce qu'il a dit. Il a refusé d'accepter la déclaration du ministre qui disait qu'aucune réclamation n'avait été déposée et que, dans le cas où il s'en produirait une, ce serait à la cour d'Echiquier de fixer le montant des dommages. Examinons les faits. Ni le Gouvernement, ni le pays ne peuvent craindre des faits, mais ce qui nous irrite c'est de voir certains honorables députés parler ici et répandre au hasard des insinuations et des sous-entendus qui ne sont basés sur rien qui ressemble à des faits. Les faits réels sont simplement ceux-ci: Pendant la guerre ou du moins, vers la fin de la guerre, le Gouvernement avec l'approbation de la plupart des députés de la gauche, a passé un contrat avec la compagnie Dominion Iron & Steel pour la fourniture de tôles au pays pour la construction de navires au pays. Ce contrat a été consenti pour qu'on puisse laminer les tôles au pays pour la construction maritime, industrie qui semblait alors vouloir devenir permanente. Cette entreprise n'a pas été fort critiquée. J'admets qu'il y eut quelques remarques critiques de la gauche, mais la plupart des honorables députés de l'opposition ont gardé silence et ont appuyé cette mesure qui leur a paru parfaitement juste. La guerre s'est terminée plus tôt qu'on ne le pensait et peut-être a-t-on pris plus de temps qu'il ne fallait pour établir le laminoir, mais, en tous les cas, nous en arrivons au point où le Gouvernement a cru qu'il ne convenait pas d'accepter le reliquat de la commande et qu'il l'a annulée pour diverses raisons. Aujourd'hui, le contrat est annulé et, jusqu'à ce jour, il n'y a pas eu de réclamations. Que peut-il se produire? Je prétends que nous n'avons pas le droit de nous livrer à des suppositions touchant des faits qui ne se sont pas produits, mais que nous y ferons néanmoins face, le moment venu. Il y a encore deux cents mille tonnes de plaques de tôle qui n'ont pas été livrées. Au prix du contrat du Gouvernement cela se monterait à 15 millions. Mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff) soit pour tromper délibérément le pays, soit à cause d'une profondeur d'ignorance à peine excusable chez un député, en est venu tout de suite à la conclusion que le Dominion Iron & Steel aurait droit au plein montant de 15 millions plus, dit-il, des frais de dédit.

Tout député qui a eu un peu d'expérience dans l'annulation des contrats pourra voir facilement l'inanité de la déclaration de l'honorable député. On comprendra tout de suite qu'un entrepreneur dont le contrat a été annulé ne peut pas réclamer plus que les profits possibles de la transaction et ne peut rien réclamer pour des marchandises non livrées. Il ne peut réclamer tout le montant du contrat, mais les profits établis d'après le contrat. Dans le cas qui nous occupe, le montant total est de 16 millions.

M. GORDON: Entendez-vous par là que la compagnie ne pourrait ravoir le reliquat du contrat et prendre des procédures dans ce sens?

M. STEVENS: Certainement non, dans des circonstances où l'entrepreneur ou contractant a lui-même fait défaut au contrat.

M. GORDON: Comment a-t-il contribué à l'annulation du contrat?

M. STEVENS: Il a manqué aux termes du contrat sous certains rapports, mais ce que je désire démontrer c'est qu'il n'y a pas eu de réclamation. Je ne désire nullement retenir la Chambre trop longtemps, mais je veux réfuter un ou deux des points soulevés par mon honorable ami. Avec intrépidité, l'honorable député a pénétré dans la question des comptes et de l'appuration de comptes et il a ridiculisé une société de vérificateurs justement réputée dans tout le pays, la maison Marwick, Mitchell & Co., dont les apurements seront acceptés par toute banque, toute maison de commerce et, je crois, par tout tribunal. Cette maison a examiné les comptes de la marine marchande du Canada et leur examen a suivi celui des administrateurs de la compagnie.

Cependant, de son siège à la Chambre mon honorable ami met de côté tous ces chiffres comme si la Chambre ne devait pas s'en occuper et au lieu des chiffres soumis dans l'état de compte et examinés par cette compagnie, il nous donne des états d'une nature aussi absurde que ridicule et il les fait mettre au hansard comme s'ils établissaient ou prouvaient des faits. Examinons quelques-unes de ses opinions. Froidement, il enlève $150 par tonne du prix coûtant des navires et déduit cette somme au compte de cette année. Comment atteint-il cette conclusion? On pourrait peut-être lui reconnaître le droit de faire cette déduction s'il l'établissait sur une base solide. Il a pris la peine de lire à la Chambre des cotes du marché donnant la valeur de navires offerts en vente. Parmi ces navires il en a trouvé un à £9 la tonne qui date de 1920, navire d'un certain type et de certaine grandeur et, sans comparer sa valeur avec

celle des navires de la marine canadienne, sans offrir une seule parcelle de preuve pour établir que le navire dont il parlait valait en qualité ceux du gouvernement canadien, il adopte le chiffre le plus bas comme celui qui devrait servir de comparaison pour évaluer les navires canadiens.

Il a aussi cité un navire à $9 la tonne, construit en 1901, il y a vingt ans et il offre cela à la Chambre comme preuve de la dépréciation de la marine marchande du gouvernement canadien à raison de $150 la tonne et il porte froidement cette somme au compte de perte pour l'exploitation de cette année ou comme il dit, il la porte aux dépenses d'exploitation de cette année.

Mais, mon honorable ami en faisant ce calcul s'est rendu coupable d'une erreur grotesque. Il a fait une autre déclaration peu de temps après—quand je dis peu de temps après, je veux dire réellement une heure ou deux—dans le même discours pour prophétiser ou plutôt pour affirmer qu'il y aurait une perte l'an prochain s'élevant à un certain chiffre. Pour fixer la perte de l'an prochain il a compris l'intérêt de $70,000,000 le montant total dépensé pour ces navires. Il indique au pays une perte et pour cette année il porte au compte de pertes $150 par tonne sur les navires et en calculant les recettes des navires pour l'an prochain, il compte l'exploitation avec le coût complet des navires à $192 par tonne. C'est l'idée que se fait mon honorable ami de la vérification et de la comptabilité. Il y a autre chose encore. L'honorable député a pris un tableau du ministre et a montré qu'il y avait une dépréciation marquée cette année d'environ $670,000 que les fonctionnaires du ministre avaient calculée comme une juste dépréciation à 2 pour 100 sur la première année de l'exploitation. Mon honorable ami dit ensuite que parce que dans l'actif il y a un article de $800,000 environ, le ministre essaie de tromper la Chambre. En réalité, le tableau indique clairement que ces $800,000 proviennent de la dépréciation évaluée cette année, augmentée de $150,000 portée au compte de l'an dernier et transférée au compte de la réserve, qui est entièrement différent du compte de dépréciation. Le montant de la dépréciation a été porté au compte de la réserve ce qui est parfaiteement régulier et les vérificateurs, en agissant ainsi, ont fait ce qu'une société de comptables expérimentés auraient fait. Et pourtant l'honorable député en a fait le sujet d'une attaque contre le Gouvernement. Il l'a donné comme preuve que le Gouvernement ne conduisait pas ses affaires d'une façon convenable.

Mon honorable ami a continué et a parlé de l'anguille sous roche, il s'est représenté tournant autour, hache en main—je répète simplement son langage. Quelle est cette anguille en l'occurrence?—un certain arrangement fait à propos du bassin de radoub d'Halifax. Je n'entre pas dans les détails car je pense qu'on peut y répondre d'une seule phrase. L'honorable député a porté une accusation contre le Gouvernement—je veux me servir de ses propres expressions si je le peux. Il a dit, "Ils ont pris les propriétaires à la gorge et ils leur ont arraché leur propriété." Telles ont été ses propres paroles dans son langage pittoresque et classique. Et il a encore ajouté que les propriétaires du bassin de radoub n'avaient aucun recours quelconque contre ces procédés. La réponse à tous ces arguments au sujet de l'affaire du bassin de radoub d'Halifax est celle-ci: la compagnie du bassin de radoub avait le droit d'appeler à la cour Suprême de la décision de la cour d'Echiquier. Si elle n'était pas satisfaite, elle pouvait profiter de ce droit d'appel. Elle n'en a pas profité, elle ne l'a pas encore fait et il n'est pas prouvé qu'elle désire le faire. Voilà la réponse complète à l'argument de l'honorable député. Elle n'a pas profité, ni essayé de profiter de l'avantage qui lui était offert. Comme je l'ai dit déjà, je ne veux pas entrer dans les détails de cette transaction qui a été conduite il y a deux ans par l'honorable M. Carvell. Il faut dire ceci pourtant, c'est que dans les dernières années de la guerre ce bassin de radoub n'a pas été exploité comme il aurait dû l'être. Pour ce motif, M. Carvell, alors ministre des Travaux publics a exercé son droit de s'en emparer. Mais dans tous les cas la compagnie du bassin de radoub n'a jamais exercé son droit d'appel et en autant que je sache, le payement n'a pas encore été fait pour l'achat du bassin. Par conséquent, l'histoire relative à l'Empire Steel Corporation tombe à plat; il ne reste même pas un semblant de preuve à l'appui des insinuations faites par l'honorable député dans son discours.

Passons à autre chose. L'honorable député se plaint et très amèrement que le Gouvernement intervient dans la navigation particulière, qu'il ne fait pas de bien, et l'honorable député n'a cessé de répéter que sur l'océan Pacifique ces navires transportaient du bois de construction que le moindre "sabot" pouvait transporter—pour employer son expression. L'honorable député

n'est pas ici pour le moment, mais je continuerai néanmoins et je finirai ma réponse qui n'est pas tâche bien lourde. J'ai ici un extrait du *Vancouver Province* du 16 mars et les honorables députés s'intéresseront à la lecture que j'en ferai. Pour moi, c'est un exemple de l'un des plus forts arguments en faveur de la création de la marine du gouvernement canadien.

Grosse commande pour l'Egypte

Les scieries de la Colombie-Anglaise obtiennent la fourniture de plusieurs millions de traverses de chemins de fer.

Deux navires de l'Etat quitteront le port de Vancouver avec des cargaisons complètes dans le cours du mois d'avril.

Les scieries de la Colombie-Anglaise ont commencé à l'heure qu'il est à remplir une commande comportant la fourniture de huit millions de pieds de traverses pour le compte des chemins de fer de l'Etat en Egypte. Les traverses seront expédiées à Alexandrie vers la fin d'avril à bord de deux navires de la marine marchande du Canada.

M. Arthur E. Salsbury, de la Canada Overseas Trading Company, a annoncé ce matin la nouvelle de l'heureuse issue des négociations touchant cette grosse commande.

Cette commande n'est, en toute probabilité, que l'avant-courreur d'autres entreprises encore plus considérables pour les scieries de la Colombie-Anglaise, étant donné que le réseau de l'Etat égyptien se prépare, dit-on, à exécuter un programme considérable de construction.

Le succès des négociations revient à M. Salsbury, à M. Keeley, de la marine de l'Etat, à M. Conville, de la Société des exportateurs de bois de la Colombie-Anglaise, avec le concours précieux de l'honorable M. Pattullo, de l'agent général Wade et du commissaire provincial du bois William Turnbull.

J'ajouterai quelques observations relatives à cet article du journal de la Colombie-Anglaise. Voici un champ d'exploitation absolument nouveau. Il s'agit d'un trafic auquel les marchands de bois canadiens n'avaient jamais pu toucher à venir jusqu'aujourd'hui. J'en sais quelque chose, car autrefois je me suis quelque peu occupé du commerce de bois. Les marchands de bois canadiens étaient dans l'impossibilité pour ainsi dire absolue d'expédier leurs produits sur les marchés de l'Egypte et de l'Inde, bien qu'ils aient essayé de le faire depuis des années. Or, j'ai entre les mains une lettre déclarant que c'est surtout grâce aux efforts de l'agent de la marine marchande du Canada que cette commande a été obtenue; les renseignements fournis à ce bureau et les connaissances que le fonctionnaire possédait en ce genre de commerce, lui ont permis de décrocher cette forte commande et d'ouvrir ce nouveau débouché aux produits forestiers du Canada; ce n'est là toutefois que le prélude de nouvelles commandes pour l'avenir.

Voilà exactement ce qu'il nous faut à l'heure qu'il est. Voilà un débouché pour nos produits que nous avons essayé d'obtenir depuis des années. L'un des grands obstacles au développement de notre commerce de bois sur la côte du Pacifique, je le sais, ç'a été le syndicat des armateurs de San-Francisco qu'il a été impossible de briser à venir jusqu'aujourd'hui. Des gens, qui sont fort au courant des affaires de transport maritime, m'assurent que le prétendu syndicat des armateurs de l'Atlantique-nord n'est rien en comparaison de celui de San-Francisco. Je pourrais m'étendre longuement sur les agissements de cette puissante coalition maritime, mais je m'abstiendrai de le faire ce soir. Je me bornerai à faire observer pour le bénéfice des collègues qui m'écoutent, qu'en ces dernières années — c'est-à-dire au cours des douze ou quinze dernières années — le volume du commerce d'exportation de bois de la Colombie-Anglaise a diminué d'une façon alarmante jusqu'au jour où il est tombé pour ainsi dire à rien. Or, à l'heure qu'il est, grâce au concours de la marine mrachande du Canada, nous reprenons à vue d'œil le terrain perdu. Je ferai également observer que la Robert Dollar Company — dont le siège social est maintenant à Vancouver, au lieu d'être à San-Francisco — nous a puissamment aidé. Grâce à ces deux agences, nous sommes en frais de reconquérir à grands pas le terrain que nous avions perdu.

On m'a informé de plus que les navires de l'Etat en service sur l'océan Pacifique quittent nos ports avec des cargaisons complètes.

La crise s'en vient, je l'admets, et il arrivera peut-être dans un avenir prochain que certains de nos navires ne pourront trouver de cargaison. Cependant, au cours du dernier exercice et à venir jusqu'au mois dernier, tous les navires de l'Etat ont quitté le port de Vancouver avec des chargements complets.

J'invoque ce fait au soutien du programme du Gouvernement — qui ne tend pas seulement à développer notre commerce et à encourager l'industrie de la construction maritime au pays — car il constitue un complément à l'adresse de notre réseau des chemins de fer nationaux canadiens. Voici en face de quelle situation nous nous trouvons. Par suite d'attaques de la nature de celles qu'a lancées pendant cinq longues heures l'honorable député qui a pris la parole avant moi, le système de la nationalisation de nos voies ferrées et de notre marine marchande sera exécré avant qu'il ait

eu le temps de s'implanter solidement au pays.

Il s'agit d'une innovation, nous le savons tous. Sous certains rapports, nous pourrions dire même qu'il s'agit d'une expérience. Sous certains rapports, l'expérience ne donnera peut-être pas les résultats que nous espérons; cependant, à la suite de l'exposé que le ministre présente, nous avons au moins raison de dire que l'exploitation de ces entreprises se solde en excédent.

Mon honorable ami a tenté de faire croire à la Chambre et au public qu'il avait fait une grande découverte lorsqu'il a constaté que la marine marchande de l'Etat n'a pas acquitté l'intérêt sur le capital engagé dans l'entreprise. Mais le ministre lui-même l'a déclaré en propres termes dans son exposé. Il a dit que le bilan accusait un profit d'exploitation et il a cité des chiffres qui ne laissent pas subsister le moindre doute à cet égard. Les chiffres sont là et ils sont exacts.

La harangue de cinq heures qu'a prononcée mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff) ne les a pas modifiés. Il n'a pas communiqué à la Chambre un nouveau renseignement de quelque valeur.

Lorsque le ministre de la Marine a présenté son exposé au Parlement je l'ai ici sous les yeux — il a annoncé que le bilan ne tient pas compte du versement de l'intérêt sur le capital engagé dans l'entreprise; cependant, le profit net de $700,000 qu'accusent les opérations assure un intérêt d'environ 2 p. 100 sur le capital initial. Je soumets donc que le résultat n'est pas si mauvais, si nous tenons compte que certains des navires ont à peine été en service quelques mois et que quelques-uns seulement le sont depuis plus d'une année, surtout en face de la crise qui sévit dans les cercles maritimes.

Je prierais la députation et particulièrement nos honorables amis du groupe des agrariens qui, je pense, ne voient pas d'un mauvais œil la nationalisation des services publics, mais à qui cette nouvelle tentative ne semble pas plaire outre mesure, de bien vouloir peser leurs mots et leurs raisonnements avant de se prononcer sur les résultats obtenus par la marine marchande depuis le peu de temps qu'elle fonctionne.

La solution que propose mon honorable ami serait de se défaire de ces navires "par vente ou autrement". Tel est le conseil qu'il donnait tantôt au comité après un discours de quatre heures et demie. "Et maintenant, a-t-il fini par dire, quelle solution suggérerons-nous? La mienne serait de nous débarrasser de ces navires en les vendant ou autrement." M'est avis que cette proposition n'est guère encourageante. Si c'est là une déclaration officielle que les critiques de la gauche font par la bouche de leur représentant, l'aide qu'ils apportent à la solution de ce problème ne sera guère utile au Gouvernement ni au pays. Débarrassez-vous des navires en les vendant ou autrement." Supposons que l'on prenne au mot l'honorable député et, comme je le disais il y a un instant, qu'on lui fasse l'honneur d'avoir émis un idée utile. Il ajoute que l'on devrait annuler les conventions existantes et disposer des navires par vente ou autrement. Qu'est-ce que cela implique? Cela implique la ruine des chantiers où s'exécute dans le moment ce programme de constructions maritimes, programme lancé de bonne foi, approuvé par mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux), défendu par lui non pas en temps de guerre comme il le disait l'autre jour, mais en temps de paix, et comme programme tendant à assurer la paix. Mon honorable ami est à son siège et je désire qu'il m'écoute. Il a déclaré que c'était un programme désirable en temps de paix. Il a fait l'autre jour une attaque contre le ministre, et il a dit qu'il était en faveur de ce programme en temps de guerre, mais non pas en temps de paix. Il s'agit d'un programme que nos honorables amis de la gauche aussi bien que les ministériels ont approuvé. J'ose dire que peut-être aurions-nous tous agi différemment si nous avions pu savoir ce qui allait arriver; mais nous avons fait de notre mieux, avec les renseignements que nous avions alors, avec les motifs que nous avions d'espérer en l'avenir. Il sied bien peu à mon honorable ami de Maisonneuve de se joindre à ses collègues dans la lutte qu'ils font au Gouvernement à cause de l'exécution de ce programme en temps de paix. Si le Gouvernement devait suivre leur avis, ce serait, je le répète, la ruine de ces chantiers où les entrepreneurs ont engagé des capitaux considérables. Ce serait en outre la ruine des sous-traitants qui, eux aussi, ont contracté de fortes obligations. On ne bâtit point un navire de 10,000 tonnes en un jour. Il y faut des préparatifs, faire venir des quatre coins du pays, et même du dehors, des plaques, des pièces d'angle, des machines, donner des commandes plusieurs mois à l'avance. Entreprendre de construire deux, quatre, six ou huit de ces navires comporte des engagements financiers de nature fort sérieuse. Mais il y a plus, certaines entreprises sont

données à des sous-traitants, qui seraient ruinés eux aussi par une interruption des travaux. Une panique s'ensuivrait, et des milliers de personnes s'ajouteraient au nombre de ceux qui chôment dans le moment.

C'est là une question pratique, une question impossible à résoudre haut la main. Mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff) la traite comme s'il s'agissait d'une affaire de deux sous, alors qu'il s'agit d'un programme débattu dans cette Chambre au cours de quatre sessions, débattu par des membres de l'un et l'autre parti. Il est vrai que l'honorable député de Red-Deer et une couple d'autres se sont élevés contre ce programme, mais la Chambre en général y a donné son adhésion. Nous savions tous que la responsabilité était grande, mais on pensait bien faire et l'on a agi. C'est mal aux adversaires du Gouvernement de le blâmer de ce qui arrive, à une époque d'écroulement universel dans le commerce du monde, écroulement qui fait naître un état de choses dont il est difficile de prévoir au juste les suites. Je conseille au ministre et à la Chambre de ne pas se défaire de ce bien. Il est peu pratique de vouloir vendre dans un temps où il y a si peu d'acheteurs. Il est peu sage pour un industriel dont les affaires vont mal d'offrir son établissement à qui le voudra acheter pour ce qu'il coûte. C'est là un principe pernicieux. Quelle est la règle que suivra dans de telles circonstances un homme de sens pratique. Il conserverait ces choses, sachant bien que l'état languissant des affaires ne peut durer et que le temps viendra où ces navires nous vaudront, non seulement des bénéfices, mais aussi des dividendes.

Eh bien, je désire faire observer — je crois que le ministre et nos honorables collègues seront du même avis que moi, et je ne tente pas ici de m'éviter les critiques de la gauche — que nous devons nous attendre à une perte considérable sur le coût de premier établissement de ces bateaux. Il est très vrai que les prix payés quand ces entreprises ont été adjugées dépassent les prix en cours actuellement; cela est évident; mais venir nous dire que nous devons porter au compte de profits et pertes $150 par tonne sur les dépenses de cette année est manifestement absurde. Il nous faut trouver les moyens d'entretenir cette entreprise, de conserver l'actif, et d'administrer nos biens de telle manière que nous puissions les exploiter aussi avantageusement que possible.

Une autre conséquence de l'abandon du projet serait la répudiation par l'Etat de tous les marchés passés par les deux parties, et cela avec l'approbation de la Chambre. Maintenant, pour le cas où l'on me chercherait querelle et où l'on viendrait me dire que les contrats ne sont pas venus en détail devant la Chambre, je n'hésite pas à admettre ce point, mais je dois dire que la chose a été adoptée de bonne foi, et a été approuvée en général par nos collègues de la gauche comme de la droite.

Je n'ai pas les chiffres, et je ne crois qu'il me soit nécessaire de les citer en détail, mais en Amérique l'Etat a absorbé des pertes allant jusqu'à des centaines de millions de piastres par suite d'annulation de contrats. Le programme maritime du Gouvernement a été exécuté en une manière qui jette dans l'ombre tout ce qui s'est fait de semblables en certains autres pays.

Eh bien, si nous créons une situation semblable et si l'Etat annul les marchés, il nous faudra aussi supporter de grandes pertes. Je crois que c'est là un point que nous pourrions considérer. Je ne suis pas prêt à l'appuyer, mais je dois dire que c'est un point que nos honorables collègues pourraient avancer, à savoir si l'Etat serait ou non bien inspiré d'annuler les adjudications, de supporter la perte, et d'abandanner l'entreprise. Je prétends que cela ne serait pas sage. Nos pertes seront moins élevées à la longue si nous donnons suite à ce contrat et acceptons les navires, et si nous allons jusqu'au bout. Si les marchés étaient annulés, il n'y aurait pas seulement la perte matérielle, mais il y aurait une perte indirecte, et il y aurait aussi l'effort moral qui résulterait de la répudiation par l'Etat des conventions existantes. Ce sont là des problèmes sérieux, que nous ne pouvons pas considérer à la légère ni mettre de côté.

L'honorable représentant de Lunenburg (M. Duff), dans son discours, a attaqué le ministre, parce qu'il a dit que l'un des côtés attrayants de son programme était d'avoir pu donner de l'ouvrage aux sans-travail, et surtout aux démobilisés. Eh bien, j'approuve de tout cœur ce que le ministre a dit à cet égard. Le ministre n'a pas dit que c'était là le seul objet de son programme. Il a dit, cependant, que c'était là l'un des objets qu'il avait en vue, et c'est le cas. Je sais qu'il y a à Vancouver un chantier qui a employé plus de 1,200 soldats démobilisés; même, je crois qu'il emploie encore aujourd'hui de ces vétérans, bien qu'en nombre moins considérable. Un

autre chantier a employé environ 450 démobilisés, de sorte que dans ces deux chantiers seuls de Vancouver quelque 1,500 anciens soldats ont trouvé du travail, sans parler de ceux qui furent indirectement employés. L'honorable représentant de Lunenburg (M. Duff) a cependant pris le ministre à partie, et je ne crois pas qu'il ait été bien inspiré de venir ainsi dénoncer une politique où il pût être question de faire un sort aux vétérans de la guerre. Je regrette que mon honorable ami ne soit pas à son siège. Je regrette qu'il ait quitté l'enceinte de cette Chambre parce qu'il savait, je crois, que quelque chose allait lui arriver.

M. McMASTER: Oh non, il a quitté la Chambre pour aller corriger le rapport de son discours.

M. STEVENS: Eh bien, il a eu là une bonne idée, et je lui souhaite de bien se tirer de ses corrections. Mais j'aurais bien voulu qu'il fût à son siège, parce qu'alors je lui aurais rappelé qu'il ne lui sied point de se mêler d'une question touchant à la guerre et où sont intéressés les soldats démobilisés. Je doute beaucoup que l'honorable représentant de Lunenburg (M. Duff) aurait obtenu son siège en cette Chambre s'il n'avait pas distribué des promesses d'exemption aux jeunes gens de son comté, et s'il ne les avait pas conseillé de se révolter contre la loi et de ne pas se faire inscrire. Bien plus, il a aussi conseillé à des jeunes gens de manquer à leur parole après qu'ils eussent été appréhendés parce qu'ils étaient des réfractaires. Cela, je l'affirme, est une chose assez grave.

Voilà depuis quatre sessions que l'honorable représentant lance toutes sortes d'insultes à ceux des membres de la droite qui avaient osé ouvrir la bouche, ou qui lui posaient simplement les questions les plus civiles. Il a vilipendé le ministre de la Marine presque chaque fois qu'il a paru en cette Chambre. Il a cherché à créer parmi le public l'impression qu'il se poursuivait quelque besogne louche. Je dis qu'il ne sied point à quelqu'un qui tient son siège en cette Chambre des manœuvres que je viens de mentionner de se permettre de lancer de pareilles invectives.

Je regrette qu'il ne soit pas ici. Il s'est peut-être rendu à l'étage supérieur pour corriger le compte rendu de son discours, mais depuis des années l'aménité parlementaire veut qu'un député reste à son siège et entende la réplique. Dans le présent cas, mon honorable ami a prononcé un discours qui a duré cinq heures et j'espère que les membres de la gauche qui sont de ses amis lui apprendront quels sont ses devoirs de politesse envers la députation.

Monsieur le président, l'heure est avancée et il me serait inutile de faire d'autres commentaires. Je ne sache pas qu'il y ait rien de bon à attendre d'une plus ample analyse de déclarations du représentant de Lunenburg. Cependant, je tiens à dire que nous ne devrions aborder le problème de la marine marchande du gouvernement canadien avec le désir patriotique d'en trouver la solution, plutôt que dans le dessein de discuter sur la pointe d'une aiguille ou de dire: Eh bien, vous êtes maintenant dans le pétrin; vous pouvez porter le fardeau. J'inviterai le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux), que je connais assez intimement depuis dix ans et qui est généralement assez loyal, à revoir les reproches plutôt graves qu'il faisait ces jours derniers et à se reporter au compte rendu que le hansard donne du discours qu'il prononcait il y a deux ans à peine, au lendemain de l'armistice, alors qu'il tenait un langage que je juge très raisonnable. Je prierai le représentant du Cap-Breton-Nord (M. McKenzie), s'il était présent, le représentant de Guysborough (M. Sinclair) et plusieurs des députés qui se sont aventurés dans cette entreprise les yeux ouverts, ainsi que nous l'avons fait, et qui savaient exactement ce qu'ils faisaient—je les prierais de contribuer à trouver une solution sensée de ce problème, une solution qui n'impliquera pas la mise au rancart de ce projet, mais le maintien de ce programme jusqu'à ce qu'il ait l'occasion de prouver sa valeur pour le Canada. La suprématie maritime de la Grande-Bretagne a été établie sur des assises comme celles-ci. La Grande-Bretagne a consenti des sacrifices; elle a déboursé des sommes énormes en plus de ce qu'elle aurait dû vraiment payer aux Hollandais pour des vaisseaux en ce temps-là. Cependant, elle a posé en principe que ses produits seraient transportés dans ses propres cales, et elle a rendu des lois sévères pour appliquer ce principe. Avec moins de succès, les Etats-Unis ont voulu en faire autant. Pour ce qui est du Canada, il y a environ quarante ans, il occupait une position très enviable, comme le député de Guysborough le sait, en ce qui concernait la marine marchande. Lorsque des bâtiments de bois étaient plus en vogue que les navires d'acier, le Canada occupait un haut rang parmi les pays du monde. Nous avons perdu ce rang à cause de la transformation de la

marine marchande. Nous nous lançons maintenant dans le commerce maritime d'une façon moderne et j'invite de nouveau les députés de l'opposition à donner pour unique objet à leur critique le dessein de faire réussir l'entreprise de la marine marchande du gouvernement canadien au début de laquelle nous avons pris part.

M. SINCLAIR (Guysborough) : L'heure est avancée et il n'y a pas lieu d'espérer que ce débat pourra se clore ce soir. Je ne pense pas qu'il convienne que le ministre tente de faire ouvrir un crédit aussi considérable après une discussion si brève, surtout lorsqu'un si grand nombre de députés désirent formuler leur avis au sujet de cet important problème. Le ministre n'en dormira pas mieux pour avoir entendu ce que j'ai à lui dire, et j'émets l'idée de renvoyer le débat à un jour ultérieur, lorsqu'il conviendra à mon honorable ami de le reprendre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il n'est pas encore tard, et toute la députation conviendra que la droite s'est montrée très patiente en prêtant l'oreille pendant cinq heures de temps au député de Lunenburg. Il n'est que juste, il me semble, d'inviter le comité à siéger un peu plus longtemps pour voir si nous ne pourrions pas avancer nos travaux.

M. SINCLAIR (Guysborough) : Si le ministre veut une longue discussion, nous devrons, il va sans dire, chercher à lui plaire; cependant, je ne pense pas qu'il puisse faire adopter ce crédit ce soir.

J'ai suivi avec un vif intérêt le discours du représentant de Vancouver, mais je regrette qu'il ait cru nécessaire de dire des injures au député de Lunenburg. Le député de Vancouver-Centre (M. Stevens) est mon collègue depuis un bon nombre d'années et je crois que c'est la première fois qu'il manque à l'aménité des débats, comme ce soir. C'est au représentant de Lunenburg à juger de ce qu'il doit faire, et il est bien en état de se conduire lui-même. Si le député de Vancouver-Centre lui fournit l'occasion d'exposer ce qu'il a fait durant la guerre et de comparer sa conduite à celle de mon honorable ami, le député de Lunenburg ne refusera pas, j'en suis certain, d'entreprendre cette tâche.

Nous devons tous beaucoup de gratitude au député de Lunenburg à cause de la masse de renseignements qu'il nous a donnés ce soir. Nous sommes libres de ne pas admettre tout ce qu'il a dit; cependant, il a cité maintes autorités que nous ne révoquerons pas en doute. Il a fait des calculs que nous pouvons examiner et critiquer; il a beaucoup étudié cette question et la Chambre, j'en ai la certitude doit lui être reconnaissante du soin qu'il a apporté à traiter ce sujet et de l'amas de vérités qu'il a mises sous nos yeux.

La gravité de la situation dans laquelle se trouvent les affaires financières du pays est la seule raison que j'aie pour me mêler du présent débat. On a reconnu que nous construisons présentement des vaisseaux à un prix beaucoup plus élevé que la valeur qu'ils ont lorsqu'ils sont achevés. Le député de Vancouver l'a admis il a avoué que nous devions défalquer une très forte somme du prix de revient de ces vaisseaux, et il est étrange que nous votions de nouvelles sommes d'argent et que nous persistions à construire d'autres vaisseaux, sachant que, lorsque nous les aurons achevés et que nous les aurons payés, l'un dans l'autre, 192 dollars par tonneau, ils vaudront beaucoup moins que ce chiffre aux yeux des acheteurs.

Voilà la situation, et il semble peu pratique que nous persistions dans un projet comme celui-là, lorsque nous voyons clairement qu'une fois exécuté, nos vaisseaux ne vaudront guère plus que le quart de ce que nous dépensons pour les construire.

L'entreprise et la poursuite de ce projet par le Gouvernement sont deux choses bien différentes. La guerre faisait rage à ce moment-là, et il y avait quelque excuse; cependant, je me crois en état d'établir que ce programme de construction maritime n'a pas été une mesure de guerre. L'autre jour, le ministre a déclaré dans son discours que ce programme avait été entrepris comme mesure de guerre, et je veux contredire cette assertion. Tout d'abord, il est venu trop tard pour être de quelque utilité. Le 11 de juin est le jour où la première quille a été dressée et le premier lancement a eu lieu le 23 novembre 1918, douze jours après l'armistice, de sorte que aucun vaisseau construit en conformité de ce programme dont l'exécution a coûté 70 millions de dollars n'a été tant soit peu utile pendant la guerre.

Mais ce n'est pas tout. Il se construirait des vaisseaux au Canada en ce temps-là. Pendant les premières années de la guerre, des membres de l'opposition ont fortement conseillé au ministère de se lancer dans la construction maritime. Ceux d'entre nous qui étaient ici en 1914, en 1915 et, je le crois, en 1916, se rappelleront que des députés de la gauche ont souvent fait observer au Gouvernement que les sous-marins allemands coulaient un nombre énorme de navires anglais et que le Canada devait s'employer à venir en aide à la Grande-Bretagne, à l'amirauté, en cette affaire.

Toutefois, le Gouvernement n'a fait aucune démarche pendant ces années-là. Je pense que c'est en 1916 que la commission des munitions a mis à l'étude le projet de construction des vaisseaux au Canada. Elle a entrepris d'en construire dans les chantiers canadiens, et en 1917, si mes souvenirs sont fidèles, tous les chantiers du Canada étaient occupés à construire des vaisseaux pour la commission des munitions. Il était alors impérieusement nécessaire que mon honorable ami fît cette dépense, car tous les chantiers étaient à exécuter des commandes de la commission des munitions qui relevait du gouvernement impérial. Son entrée dans ce domaine n'a fait que créer de la confusion puisqu'elle a dérangé l'œuvre excellente qu'accomplissait la Commission des munitions.

Vu ce fait, mon honorable ami ne peut guère dire que son intervention a été une mesure de guerre. S'il se fut tenu complètement à l'écart, la commission eut poursuivi son œuvre, elle eut tenu les chantiers canadiens occupés et tous les vaisseaux construits par elle eussent été remis à l'amirauté pour servir à la guerre. Si le ministre avait réussi à construire ne fut-ce qu'un seul vaisseau avant la fin des hostilités, son vaisseau aurait aussi été remis à l'amirauté. Peu importait à celle-ci que les vaisseaux fussent construits par la commission des munitions ou par le département de mon honorable ami. Par conséquent, l'excuse que la guerre a été pour quelque chose dans l'adoption de ce programme ne sera guère valable si nous nous rappelons dans quelles circonstances il a été adopté.

Le deuxième point traité par mon honorable ami — je parle maintenant de son discours de l'autre jour — était que les vaisseaux étaient nécessaires parce que les chemins de fer nous appartenaient; c'est-à-dire que, comme nous possédions un grand réseau de voies ferrées d'environ 22,000 milles de parcours, nous devions avoir ces navires sur l'océan pour transporter notre marchandise. Cet argument ne vaut rien. Les mers sont couvertes de vaisseaux qui ne demandent pas mieux que de rivaliser entre eux pour obtenir la marchandise que les chemins de fer canadiens apportent sur le littoral. Il n'était nullement nécessaire que nos voies ferrées entreprissent de construire et de posséder des vaisseaux.

Les compagnies de chemin de fer de la Grande-Bretagne, de l'Europe et plusieurs des Etats-Unis ne se sont pas lancées dans la construction des navires de fret. Quelques-unes ont des navires de passagers, et si mon honorable ami nous avait proposé une politique de construction de navires rapides de passagers sur l'Atlantique ou ailleurs, pour correspondre avec ses chemins de fer, il y aurait eu beaucoup à dire en faveur de cette politique. Mais, ce n'est pas là son programme, il se contente d'irréguliers à petite vitesse. En jetant un regard sur la liste, je vois que la plus grande vitesse des navires qu'il a construits est de 19 nœuds environ, et même moins. Il n'y a pas d'excuse de construire ces navires pour le trafic de nos chemins de fer parce que, comme je l'ai déjà dit, l'Océan est couvert de vaisseaux appartenant à des compagnies privées qui sont prêtes à transporter le fret à des prix moins élevés que ceux des navires de l'Etat. Les grandes compagnies de chemin de fer des Etats-Unis et de l'Europe qui n'ont pas de vaisseaux ne s'en trouvent pas plus mal; elles peuvent faire des arrangements pour le transport de leurs marchandises. Si le ministre livre une cargaison de blé dans un des élévateurs de la côte du Canada, il n'a qu'à s'adresser aux marchés de New-York ou de Londres, et donner à son courtier l'occasion d'obtenir le tarif le moins élevé des vaisseaux qui sont à l'affût de ce genre de trafic. Il bénéficiera ainsi un tarif moins élevé.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): S'il est inutile d'avoir des vaisseaux pour correspondre avec les chemins de fer nationaux, comment se fait-il que l'ancien ministère, lorsqu'il a fait une convention avec le Grand-Tronc, pour l'exploitation du Transcontinental et la construction du Grand-Tronc-Pacifique a insisté pour que le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique construisissent des navires devant être exploités sur les deux océans en correspondance avec les chemins de fer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si je comprends bien, il s'agissait de navires de passagers. Si mon honorable collègue veut faire des recherches, il verra que, à cette époque, on a essayé d'avoir une ligne de paquebots, comme le Pacifique-Canadien.

M. NICHOLSON: Comment se fait-il alors que le Pacifique-Canadien trouve nécessaire d'exploiter une flotte de soixante à soixante-dix vaisseaux de tous genres, mais surtout des navires de fret, sur les deux océans?

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Pacifique-Canadien a une flotte dont plusieurs navires ont d'abord été destinés, si je ne trompe, aux passagers. Quelques-uns des

anciens paquebots sont maintenant affectés au service du fret.

Mais cela ne change rien à mon raisonnement. Je prétends qu'une compagnie de chemin de fer n'a pas besoin de vaisseaux, et tel est l'avis de grandes compagnies de chemins de fer en Europe et aux Etats-Unis. Quelle qu'ait été la politique du Pacifique-Canadien ou de quelque autre compagnie, je maintiens qu'il est inutile pour une importante compagnie de chemin de fer d'avoir des vaisseaux pour le transport de ses marchandises sur l'océan, vu qu'il y a déjà un si grand nombre de vaisseaux qui ne demandent qu'à se charger de ce trafic à des tarifs modérés.

Pourquoi les grandes compagnies considérables de chemins de fer des Etats-Unis et d'Europe ne se lancent-elles pas dans la construction maritime comme nous l'avons fait? C'est parce qu'elle n'ont pas d'argent à perdre. Elles ont besoin de cet argent pour l'exploitation de leurs voies ferrées, et Dieu sait si nous en avons besoin nous-mêmes!

M. STEVENS: N'est-ce pas plutôt parce que la commission du commerce entre états ne permet pas aux chemins de fer américains d'avoir un tarif d'entier parcours par chemin de fer et par eau, ce qui se fait en Canada?

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est un règlement assez récent aux Etats-Unis.

M. STEVENS: Oh! non, il est en vigueur depuis des années.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y avait de grandes compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis avant que ce règlement eut été mis en vigueur, mais elles n'ont pas adopté le système de notre Gouvernement et qui consiste à placer des sommes considérables dans l'exploitation des navires en correspondance avec les voies ferrées. C'est ce qu'a fait le Pacifique-Canadien, mais, si vous consultez des gens qui sont bien au courant des affaires du programme maritime de cette compagnie, ils vous avoueront que ce programme n'a pas été des plus rémunérateurs. Lisez le rapport de la compagnie du Pacifique-Canadien, publié il y a quelques jours, et vous verrez que son capital est de 42 millions environ. Jetez un coup d'œil sur son fonds d'amortissement et sur l'intérêt de son argent, et vous saurez que son entreprise maritime ne lui a guère rapporté de profits, pas plus que pour celle du gouvernement canadien.

L'hon. M. REID: Tous ces navires ont été construits en conséquence de la guerre. Que penserait mon honorable ami d'une idée comme celle-ci? Si l'on tenait employés permanemment un nombre de ces navires en liaison avec le chemin de fer Intercolonial ou le réseau des chemins de fer nationaux du Canada pour le transport du charbon de Sydney et des provinces de l'Est à Halifax et à Saint-Jean en hiver, et à Montréal, Québec et même Toronto en été?

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami semble croire que le fait que le charbon viendrait de la Nouvelle-Ecosse m'influencerait.

L'hon. M. REID: Oh non. Ce que j'ai voulu dire, c'est que de cette façon nous transporterions le charbon à meilleur marché que si nous avions à payer ce service à des lignes privées.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'établissement d'un commerce de charbon avec l'étranger ne peut se faire qu'avec des moyens de transport à bon marché, et c'est ce qui, selon moi ne pourra jamais s'obtenir des navires de l'Etat. L'exploitation des chemins de fer par l'Etat n'a jamais procuré le transport à bon marché, soit ici, soit aux Etats-Unis ou en Grande-Bretagne, et il en sera de même de l'exploitation des steamers par l'Etat. Si nous voulons livrer du charbon dans les ports de la Méditerranée, comme nous aurions pu faire l'année dernière, si le Gouvernement n'était pas intervenue et n'avait pas interdit l'exportation du charbon, il nous faut une ligne de transport à bon marché, entre nos ports et ceux de la Méditerranée.

L'hon. M. REID: Ce n'est pas la question que j'ai posée. Je parle de diriger le charbon sur Québec, Montréal ou même sur l'Ontario. Que penserait l'honorable député de l'idée de rattacher ces steamers de l'Etat aux réseaux de l'Intercolonial et les employer à transporter le charbon à Montréal, à Québec et peut-être à Toronto, au lieu d'y faire venir le charbon des Etats-Unis?

M. SINCLAIR (Guysborough): Il est un peu étrange que lorsque fut préparé le projet de construction de steamers de l'Etat annoncé à la Chambre le 29 mars dernier, mon honorable ami le ministre des Chemins de fer n'ait pas suggéré cette idée à son collègue. Les steamers de la marine marchande de l'Etat parcourent les mers du monde et vont jusqu'aux Indes, au Sud-Africain, à la Nouvelle-Zélande et en Australie.

Il est étrange que mon honorable ami n'ait pas encouragé ses collègues à inclure

dans leur programme le transport du charbon, par voie du Saint-Laurent. Je ne sais pas si cela est pratique ou non. Certaines raisons me portent à croire que ce ne le serait pas. Je me demande si les navires seraient adaptés au commerce du charbon. Lorsque l'on a essayé de promouvoir ce genre de commerce entre la Nouvelle-Ecosse et Montréal, il a été constaté qu'il fallait des navires de construction spéciale, que l'on puisse décharger facilement, avec de grands panneaux des écoutilles, et divers accessoires qui font défaut aux navires du Gouvernement. Ces derniers, d'ailleurs, ne sont pas économique. La plupart sont de petits navires. Plus de 30 n'ont qu'un tonnage de 5,000. Il est reconnu dans le commerce de fret, de nos jours, que pour faire un succès commercial du transport de grandes et lourdes cargaisons telles que la houille et le bois de construction, ou tout autre produit qui demande beaucoup d'espace, il faut un navire d'au moins 8,000 à 10,000 tonnes. Si vous consultez les gérants de la Dominion Coal Company, ils vous diront que les petits navires dont ils se servirent tout d'abord ne payaient pas, et que le navire qui peut le mieux payer dans ce genre de commerce, c'est celui d'un tonnage de 10,000.

Le ministre de la Marine a dû prendre l'avis de quelque ingénieur de marine, je suppose, mais je ne saurais comprendre pourquoi il a construit un si grand nombre de petits navires dont le tonnage n'est que de 3,000, 4,000 ou 5,000, lorsqu'il avait l'intention de les employer pour le commerce océanique, espérant qu'ils pourraient défrayer leurs dépenses. En effet, une trentaine environ des navires construits pour le Gouvernement sont trop petits pour être d'aucune utilité commerciale. Ils sont bons comme yachts pour voyager et transporter un peu de fret, ce qui est tout ce qui se présente de ce temps-ci, alors que le fret est rare. Mais si vous voulez faire de l'argent, si vous voulez faire un commerce payant, alors il faudra de plus gros navires que ceux qu'a construits mon honorable ami. J'ai déjà parlé de la raison alléguée pour la nationalisation des chemins de fer, et la raison que mon honorable ami a donnée l'autre jour pour la construction de navires c'est que cela contribuerait à prémouvoir le commerce d'exportation du Dominion. Est-ce que de fait le commerce d'exportation en a été plus avancé? Il ne semble pas y avoir eu grand succès en tout cas, car le reste du commerce semble avoir augmenté à notre désavantage tout le temps que mon honorable ami poursuivait son programme. Je sais qu'il se transporte une certaine quantité de marchandises en dehors des ports canadiens, mais ces marchandises pourraient être transportées à aussi bon marché par d'autres navires.

[M. Sinclair (Guysborough).]

Au cours de ce débat on a fait allusion aux débuts du ministre dans le commerce de Terre-Neuve; et nous pouvons étudier, un instant, cet aspect de la question. En décembre dernier, on comptait, au moins, quatre services transportant ce commerce entre les Provinces maritimes et Terre-Neuve. Le fret était rare, et aucun de ces services ne rapportait de bénéfices. Les navires devaient se rendre à Terre-Neuve avec des demi-cargaisons et, dans de telles circonstances, ces quatre services particuliers s'évertuant à réaliser assez de profits pour solder le prix du charbon dont ils avaient besoin, acquitter les salaires de leurs équipages et tenir leurs navires sur la route, mon honorable ami intervient, il met ses navires à concurrencer ces quatre services. Il n'abaisse pas le coût du transport, d'après ce qu'on m'a dit, il réclame le même tarif de transport que celui exigé par les services particuliers. Le résultat de son immixtion dans ce transport fut simplement de le rendre désavantageux non seulement pour lui-même, mais encore pour tous les intéressés, ce qui n'est certainement pas développer le commerce. Mon honorable ami développe-t-il le commerce canadien? S'il le fait, ne devrions-nous pas nous attendre à trouver la balance du commerce de notre côté? Je veux lire un court paragraphe d'un journal qui, d'habitude, approuve le Gouvernement de mon honorable ami; je fais allusion au *Financiel Post.* Voici ce que dit ce journal:

> Durant 1919, notre excédent d'exportations a représenté $151,037,000, alors qu'en 1920, nous avons réellement importé pour $151,145,000 de plus que nous n'avons exporté, un changement pour le pis de plus de 300 millions de dollars et un renversement complet de notre position, au point de vue des échanges.

C'est le résultat du travail de mon honorable ami à l'égard des compagnies de navigation. Le ministre, avec ses quarante ou cinquante quelques navires, a essayé de développer notre commerce d'exportation, mais il l'a développé dans un sens désavantageux et qui nous a coûté, dans un an, 300 millions de dollars. Si un marchand canadien a une cargaison à expédier, il peut très facilement obtenir un navire. Tout ce qu'il doit faire, c'est d'en demander un, et il l'obtiendra au tarif le moins élevé. Il peut obtenir des navires à un tarif qui est moins élevé que celui que peut se permettre d'établir le ministre étant donnés les prix

de construction et les frais d'exploitation, de sorte que notre commerce d'exportation se développerait tout aussi bien si mon honorable ami abandonnait complètement son programme de construction navale. Il nous a donné la liste des routes sur lesquelles il se propose de mettre ses navires au cours de l'année prochaine. Il nous informe qu'il inaugure de nouvelles routes de commerce, et la première sur la liste est celle de Liverpool. L'honorable ministre n'a-t-il jamais entendu parler de Liverpool auparavant? S'agit-il d'une nouvelle route? Depuis un siècle les navires de ma province se sont rendus à ce port anglais y transportant des marchandises canadiennes, et c'est ce qu'ils font encore, aujourd'hui. Mais mon honorable ami indique Liverpool pour un de ces débouchés; puis, il indique Londres, Cardiff, le Havre, l'Australie comme étant de nouveaux débouchés.

Est-il une seule de ces routes qui soit nouvelles? Je me demande si mon honorable ami peut trouver, dans tout l'univers, un port — je parle d'un port commercial important — que n'a jamais visité un navire canadien. Eh! quoi, la population de ma province connaît les noms de Shanghaï, de Nagasaki, de Singapour et de Hong-Kong, ainsi que le port de Montréal, puisqu'au cours des cinquante, soixante ou soixante-dix dernières années, des navigateurs de cette province l'ont fréquenté.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne veux pas interrompre l'honorable député, mais il reconnaîtra, je pense, que je parlais de nouvelles routes ouvertes pour la marine marchande du gouvernement canadien. Il ne me fera pas l'injure de penser que j'ignorais l'existence de ces ports établis depuis longtemps et bien connus.

M. SINCLAIR (Guysborough): Où se trouvent les vaisseaux?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député le saura, s'il lit le hansard.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'ai la liste, mais je ne puis y trouver un seul port qui n'ait pas été fréquemment visité par des navires canadiens au cours des cinquante ou soixante dernières années. J'ai souvent noté, dans la presse, la nouvelle que mon honorable ami trouvait de nouveaux débouchés. Les journaux qui publient son programme maritime lui sont bien favorables et ils le représentent comme une espèce de Christophe Colomb parcourant l'univers, à la recherche de nouveaux débouchés. Je ne veux pas sonner une note discordante dans ce concert d'éloges à l'adresse de l'honorable ministre, mais il ne peut trouver, dans cette liste, aucun port nouveau, du moins, aucun port que je décorerais de ce titre.

L'automne dernier, j'ai lu, dans quelque journaux canadiens, la nouvelle que mon honorable ami avait envoyé un de ses navires remonter le Rio de la Plata, jusqu'à Buenos-Ayres, et l'on annonçait comme chose merveilleuse que, pour la première fois, dans l'histoire du Canada, un navire canadien, avait transporté une cargaison canadienne à cet endroit. Un capitaine de navire canadien se trouvait par hasard dans mon bureau quand je lisais cette nouvelle. Il en fut abasourdi. Il observa qu'il avait transporté, quelques années auparavant, en qualité de capitaine d'un navire, une cargaison de bois marchand, de Saint-Jean (N.-B.) à Buenos-Ayres et qu'à son arrivée dans ce port, il y avait, au moins, dix navires canadiens, à l'ancre, tous ayant transporté des cargaisons du Canada. Ces nouvelles sont publiées, dans les journaux, par des gens qui habitent à mille milles du littoral et qui ne connaissent rien de ce qui s'est passé naguère dans les ports maritimes du Canada. Jusqu'à maintenant, mon honorable ami n'a pas très bien réussi à développer beaucoup le commerce canadien.

M. BUTTS: Y a-t-il aucun vaisseau de Guysborough qui ait transporté une cargaison à Buenos-Ayres?

Quelques DEPUTES: Ne vous occupez pas de lui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si mon honorable ami tient réellement à l'expansion du commerce, il verra que les navires privés peuvent transporter les cargaisons à aussi bon marché que ses navires peuvent le faire, et peut-être à meilleur marché. Mon honorable ami prétend avoir fait un profit en 1920. Le représentant de Lunenburg a traité cette question, mais je désirerais en dire quelques mots. Je n'entrerai pas dans des détails concernant les chiffres de mon honorable ami, mais il admet lui-même, dans le rapport qu'il a soumis à la Chambre, l'autre jour, que son compte de capital à la fin de l'année, était de $53,687,649. La question est celle-ci: son bilan indique-t-il un profit? Avant que nous parlions de profit il nous faut pourvoir à un fonds d'amortissement et aux intérêts. Mon honorable ami s'est-il conformé à cette règle si bien connue des hommes d'affaires relativement à l'industrie maritime? Je ne prétends pas moi-même connaître grand chose de cette industrie, mais je m'y entends un peu. Je sais que les hommes d'affaires qui placent leur ar-

gent sur des navires demandent cinq pour cent comme fonds d'amortissement; il faudra que vous demandiez de même cinq pour cent si vous ne voulez pas en venir à une faillite. Une des choses les plus périssables au monde c'est un navire, un navire d'acier est périssable aussi. Si l'on n'en prend pas le plus grand soin, il rouillera très vite. Il est peu probable que les fonctionnaires du Gouvernement soient disposés à veiller toute la nuit pour s'occuper de toutes ces choses, et si vous ne prenez le plus grand soin pour peinturer un navire et en enlever la rouille, la coque du navire ne durera pas longtemps. La machinerie, d'ailleurs, ne durera pas longtemps, et la chaudière devra être remplacée tous les dix ans. Afin de pourvoir à ceci, il faut un fonds d'amortissement. S'il vous faut renouveler votre navire au bout de vingt ans, plus ou moins, suivant sa durée, il vous faut un fonds d'amortissement d'au moins cinq pour cent. Nous basant sur le chiffre des dépenses indiquées par mon honorable ami, lesquelles sont de $53,687,649, la dépréciation à cinq pour cent serait de $2,685,324.

En ce qui concerne le capital, d'où vient-il? Il ne descend pas du ciel; le capital vient du peuple canadien. Chaque dollar a été emprunté du peuple canadien à cinq et demi pour cent, et si mon honorable ami veut assurer le succès de son entreprise, il lui faudra payer cet intérêt à même ses recettes. L'intérêt sur ses dépenses à cinq et demi pour cent s'élève à $2,952,820. Que nous donnera l'addition de ces sommes? Nous aurons des dépenses fixes de $5,637,144. Mais mon honorable ami a fait quelques économies. Il nous le dit, et il nous fait plaisir de lui donner crédit pour tous les profits qu'il a réalisés. Il prétend avoir réalisé $1,293,525. Si vous soustrayez ce chiffre des dépenses fixes que j'ai mentionnées, il reste un déficit de $4,343,619. C'est-à-dire que lorsque mon honorable ami alloue cinq pour cent de dépréciation et ses cinq et demi pour cent d'intérêt sur les opérations de l'année écoulée, il en résulte un déficit de $4,343,619. C'est-à-dire à peu près $12,000 par jour pour l'année qu'il a exploité ces navires. Si l'on a constaté ce déficit l'an dernier, quel en sera le montant cette année? Quelqu'un s'attend-il à ce que mon honorable ami obtienne le même taux de profit en 1921 qu'il en a obtenu en 1920?

Mon honorable ami de Lunenburg a attiré l'attention au fait que la baisse dans le fret a eu lieu en automne et pendant l'été de 1920. Cela est exacte; je pourrais citer plusieurs chiffres à mon honorable ami pour lui prouver ce fait. Je connais le commerce du pétrole et je puis lui donner l'exemple suivant—le cas dans lequel l'on a payé 74 centins la caisse pour du pétrole expédié de Port-Arthur, dans le Texas, jusqu'aux Indes. Pendant l'été 1920, aussi tard que les mois d'août et septembre, et peut-être même plus tard, les taux ont baissé, de sorte que le pétrole a été transporté de Port-Arthur, dans le Texas jusqu'aux Indes pour 35 centins la caisse, ce qui représente une perte absolue pour les navires qui l'ont transporté. Cela prouve une baisse de plus de cinquante pour cent dans le tarif du fret. La même chose est arrivée pour les autres commerces que pour celui du pétrole, mon honorable ami ne fera donc pas autant d'argent en 1921 qu'en 1920. Au lieu de perdre $12,000 par jour, comme en 1920, je ne serais pas surpris qu'il perdit de quarante à cinquante mille piastres par jour, en 1921.

Mon honorable ami de Vancouver (M. Stevens) n'a pas dit grand'chose au sujet des prix des navires. Il a admis, si j'ai bien compris son discours, que nous aurions une forte perte de capital et qu'il nous faudra l'effacer. Cet aveu me fait plaisir, car la chose est connue de tous. On peut différer d'opinion sur ce ce que sera cette perte en capital, mais il est certains facteurs que personne ne peut discuter. Ces navires ont été construits à un taux très élevé. Ils ont été construits à une époque où la construction des navires coûtait plus qu'elle n'avait jamais coûté au cours de la génération actuelle. C'est le moment que le ministre de la Marine a choisi pour adjuger ses nouveaux contrats parce qu'entre la date de la signature de l'armistice et la réunion des Chambres, entre le 11 novembre 1918 et la réunion du Parlement durant l'hiver de 1918, mon honorable ami a donné dix-huit nouveaux contrats sans aucune autorité du Parlement, sans soumission et sans concurrence. Ces contrats ont été accordés à des prix exorbitants de profiteurs, à un chiffre que le ministre avoue lui-même avoir été $192 par tonne en poids lourd. Or, avant la guerre, le prix courant sur la Clyde et dans les grands chantiers maritimes anglais ne dépassait pas $50 la tonne, ce qui fait que mon honorable ami a payé quatre fois le prix de ses navires, il les a payé quatre fois plus cher qu'avant la guerre. Ces navires devaient faire la concurrence à des navires construits pour $50 la tonne, car il y a encore des millions de tonnes de vaisseaux de cette sorte sur

les mers. On en a coulé beaucoup, mais il en reste encore des millions de tonnes. Il faut donc que mon honorable ami établisse une concurrence sur les navires à $50 la tonne avec ses navires à $192 la tonne. Il vous est donc facile de comprendre les difficultés qu'il aura à nous offrir un bilan net et à survivre aux périodes difficiles que nous traversons.

Touchant la valeur de ces navires, je tiens à citer un extrait d'un journal, le *Shipping*, publié à New-York. Il est daté du 21 mars 1921 et se lit comme suit:

Si la commission des transports maritimes des Etats-Unis devait déterminer un prix de vente pour ses navires en acier et tenir compte des prix qui règnent aujourd'hui dans le marché mondial, elle serait obligée d'offrir les navires marchands au prix minimum de $35 la tonne de poids lourd Une des ventes les plus récentes au Royaume-Uni a été celle d'un navire neuf de 6,750 tonnes de capacité effective au prix de £60,000, ce qui fait approximativement £9 la tonne.

La dépréciation en valeur est plus évidente quand on fait la comparaison avec le chiffre de £14 la tonne poids lourd, prix à la fin de l'an dernier. Avant que les Anglais puissent disposer des anciens navires allemands il semble que le syndicat Inchcape devra donner pour rien les cargo-boats les plus vieux et les plus usés. Il est excessivement douteux qu'on puisse aujourd'hui vendre un nombre considérable de navires en acier à des compagnies américaines, même en les offrant à un prix nominal.

Il n'y a pas de doute qu'une dépréciation considérable s'est produite dans les prix qu'on peut avoir actuellement pour les navires. Je ne me risquerai pas à citer des chiffres car je ne sais pas ce qu'est exactement cette dépréciation. Il ne serait peut-tre pas bon pour mon honorable ami de suivre le conseil de l'honorable député de Lunenburg pour le moment et de vendre des navires, bien qu'il soit peut-être possible de les vendre à conditions quelconques.

Si mon honorable ami avait suivi l'exemple de la Grande-Bretagne, qu'aurait-il fait? Dans les dix jours qui ont suivi l'armistice, monsieur le Président, le gouvernement de la Grande-Bretagne a fait part de son intention de rendre tous les cargo-boats à leurs propriétaires et c'est ce qui a été fait depuis. Les Etats-Unis ont tenté la même chose, mais ils demandaient un prix trop élevé et les propriétaires particuliers ont refusé les navires. Si le gouvernement canadien avait suivi l'exemple de la Grande-Bretagne et fait cesser toute construction à l'époque de l'armistice, s'il s'était débarrassé de tous les navires qu'il avait et de ceux qu'il avait en chantiers, il aurait économisé des millions et des millions au trésor. Mon honorable ami n'a pas suivi cet exemple. Il était alors des plus optimistes, mais j'ai remarqué une note quelque peu différente dans son discours de l'autre jour. Il ne semblait pas aussi optimiste que l'an dernier ou l'année précédente et, en réalité, il avait plutôt l'air de présenter des excuses. Il a débuté en nous donnant les raisons qui l'avaient poussé vers cette entreprise et il a tenté de faire partager la responsabilité aux députés de la gauche. Mais mon honorable ami doit seul accepter toute cette responsabilité. C'est lui qui a inauguré ce système. Il avait la réputation d'un homme d'affaires au sens rassis et les gens avaient confiance en lui. Aujourd'hui, il se trouve avec cette marine marchande sur les bras et c'est à lui de décider ce qu'il doit en faire. Nous, députés de la gauche, l'aiderons autant que nous le pourrons parce que le pays s'intéresse à ce qu'il va faire. S'il continue d'exploiter ces navires comme il le fait actuellement, c'est-à-dire en concurrence avec des lignes particulières ou des lignes subventionnées, on ne saurait dire combien de millions nous allons perdre. Peut-être vaudrait-il mieux laisser ces navires aux quais. Il y a dans le monde des milliers de navires qui restent au quai parce qu'il est impossible de les exploiter avantageusement. C'est une question que mon honorable ami devra étudier. Il me semble très imprudent de faire ce que nous demandait l'autre jour le ministre du Commerce (M. Foster) c'est-à-dire de subventionner un service au taux de $340,000 par an pour aller à Auckland, Nouvelle-Zélande et nous chasser de cette route.

Nous nous trouvons en désavantage d'autant. Si mon honorable ami veut examiner les rapports faits au Gouvernement par ses fonctionnaires sur le commerce entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada il verra qu'il n'est pas considérable. Son concurrent, la New-Zealand Company, a développé ce commerce avec des navires meilleurs que les siens, des navires qui font 16 à 17 nœuds tandis que les siens n'en peuvent faire que 11, et l'année dernière ils ont transporté 35,000 tonnes et moins 1,000 tonnes en poids. C'est le commerce qui existait l'an dernier sur cette route. S'il l'obtenait tout entier, cela ne lui donnerait pas une cargaison pour les cinq navires qu'il va mettre sur cette route entre Vancouver et Auckland. On peut facilement comprendre qu'un homme qui envoie un navire pour traverser les 6,000 milles de l'océan Pacifique, en brûlant du charbon qui coûte cher, sans avoir de cargaison à transporter, ferait aussi bien de

laisser son navire au quai de Vancouver ou ailleurs en attendant d'avoir quelque trafic. Mais ce qui est insensé, c'est que le Gouvernement paie $340,000 à un concurrent qui obtiendra probablement ce trafic, pour empêcher sa propre marine marchande d'obtenir du trafic sur cette route dans le courant de l'année prochaine. Cela est vrai non seulement pour le commerce de la Nouvelle-Zélande mais pour celui de l'Amérique du Sud et de Terre-Neuve car nous payons la somme de $35,000 pour subventionner une ligne de steamers qui va à cette île. Dans tous ces cas, nous sommes en concurrence avec des lignes que nous subventionnons nous-mêmes. C'est tout ce qu'on peut imaginer de plus contraire au commerce et une compagnie particulière n'oserait pas le tenter. Je tiendrais à savoir si mon honorable ami voudrait mettre son argent personnel dans cette aventure? Il a la réputation d'être un homme riche.

Quelques DEPUTES: Pas un sou.

M. CANNON: Il ne le ferait jamais.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je me demande s'il mettrait son argent personnel dans cette aventure.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il est trop pauvre.

M. SINCLAIR (Guysborough) Quelle est sa position? Il est fidéicommissaire du peuple Canadien. Si je comprends quelque chose à la doctrine des fidéicommis, c'est qu'un fidéicommissaire doit être plus soigneux de l'argent du fidéicommis que de son argent personnel. Cette doctrine ne paraît pas convaincre mon honorable ami. Il ne semble pas penser qu'il y a quelque chose de mal à prendre cet argent de fidéicommis pour construire des navires à raison de $192 la tonne en lourd, quand il sait qu'une fois ces navires lancés ils ne vaudront pas plus d'un quart de ce montant. Il est difficile de dire jusqu'où cela peut aller. Nous sommes engagés à débourser $70,000,000 pour compléter, je suppose nos marchés actuels. Mais comme je l'ai déjà fait remarquer, l'an dernier nous avons réellement perdu quatre ou cinq millions de dollars dans nos opérations commerciales si nous comptons la dépréciation et l'intérêt de notre argent et nous perdrons beaucoup plus l'année prochaine; en vérité, au lieu de $70,000,000, cela peut facilement devenir $100,000,000. Je voudrais insister pour que mon honorable ami comprenne l'importance d'examiner cette affaire et de consacrer toute son habileté d'hommes d'affaires à trouver une solution. Si mon honorable ami veut que nous ajournions ce débat à quelque heure plus chrétienne, quand nous ne serons pas tous si fatigués, j'aimerais obtenir son consentement. J'ai encore quelques observations à faire mais il n'est pas utile de les faire si tard.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je me rends volontiers à la demande de mon honorable ami si lui et ses collègues veulent laisser passer un petit crédit. J'ai vu le leader de l'opposition et il a eu l'obligeance d'y consentir. Je voudrais demander au comité de revenir à l'article 206:

Service maritime et fluvial.—Examens des capitaines et seconds, $20,000.

M. CANNON: Il ne s'agit nullement des pilotes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

L'hon. MACKENZIE KING: Quelle est l'explication de l'augmentation de $2,000?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est l'augmentation ordinaire du budget de l'administration avec d'autres dépenses incidentes.

M. PARENT: Les pilotes sont-ils intéressés dans le crédit des capitaines et seconds.

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

(Le crédit est adopté.)

Rapport est fait de l'état de la question.

La séance est levée à minuit et vingt-six minutes, vendredi matin.

APPENDICE

(Les tableaux, comprenant la réponse aux questions posées au début de la séance, sont donnés ci-dessous. Voici les réponses à la série de questions posées par l'honorable M. Murphy:

1. Quels sont les salaires payés actuellement, par rapport à ceux de 1916, par mois, par jour ou par heure, sur les chemins de fer nationaux, pour les catégories suivantes d'ouvriers: mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, serre-freins, machinistes d'atelier, agents de stations et télégraphistes, manutenteurs de gares, cantonniers, et ouvriers des ponts et bâtiments.

2. Y a-t-il eu modification quelconque des conditions de travail depuis 1916, entre autres: la durée de la journée de travail, les règlements sur les heures supplémentaires, etc., qui a augmenté les salaires au delà des changements de tarifs? Dans l'affirmative, quelles sont ces modifications pour chacune des catégories indiquées au n° 1?

3. Quels seraient les salaires mensuels comparatifs de 1916 et ceux payés aujourd'hui aux mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et serre-freins (tenant compte des conditions moyennes des extras) dans les services suivants: parcours direct (voyageurs), parcours local (voyageurs), service direct et service local des marchandises?

4. Quels sont les salaires mensuels comparatifs de 1916 et ceux d'aujourd'hui dans les catégories suivantes de travailleurs, pour journée entière: machinistes d'atelier, serre-freins, agents et télégraphistes, manutenteurs de gares, cantonniers et ouvriers des ponts et bâtiments?

5. Quels seraient les salaires mensuels des catégories indiquées à la question n° 4 s'il leur fallait travailler les mêmes heures régulières qu'en 1916, au tarif actuel comparé au tarif de 1916?

6. Des catégories d'ouvriers indiquées dans les questions précédentes ont-elles reçu des rémunérations ou privilèges en sus de leur paye,—entre autres des commissions, loyers réduits ou gratuits, logement, chauffage, éclairage, transport, etc.? Dans l'affirmative, quelles sont en général ces concessions, et à combien les estime-t-on dans les cas individuels?

En réponse aux questions ci-dessus, l'honorable J. D. REID (ministre des Chemins de fer) a déposé les tableaux qui suivent:

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Taux comparatifs des salaires payés, 1921, 1916

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 1

——	Par mois	Par jour	Par heure	Observations
	(Salaire minimum) (Voir observations)			
Mécaniciens—	$ c. $ c.	$ c. $ c.	$ c. $ c.	
Trains de voyageurs..1921	166 40 à 176 80	6 40 à 6 80	1 28 à 1 36	Trajet de 100 milles ou moins, cinq heures ou moins constituent une journée de travail (10 milles par heure).
1916	104 78 à 116 74	3 74 à 4 49	37·4c. à 44·9c.	Trajet de 100 milles ou moins, 10 heures ou moins constituent une journée de travail (10 milles par heure).

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Comparaison des salaires de 1921 et de 1916

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 1—*Suite.*

—	Par mois (Salaire minimum) (Voir observations)	Par jour	Par heure	Observations
				N.B.—Vu que la vitesse moyenne des trains de voyageurs dépasse 20 milles à l'heure, l'écart entre 20 milles à l'heure en 1921 et 10 milles à l'heure en 1916 affecte surtout les frais d'exploitation des embranchements ainsi que les allocations arbitraires. Sur les embranchements, le temps écoulé à 20 milles de l'heure peut excéder parfois le nombre de milles parcourus; en pareils cas, l'allocation est augmentée par suite du changement de la base de calcul de 10 milles à l'heure en 1916 à la base de 20 milles à l'heure en 1921.
Mécaniciens—Suite—	$ c. $ c.	$ c. $ c.	$ c. $ c.	
Marchandises 1921	185.12 à 207.48	7.12 à 7.98	89c. à 99·6c	
1916	114.14 à 126.10	4.12 à 4.85	41·2c. à 48·5c.	
De gare à gare 1921	198.64 à 221.00	7.64 à 8.50	95·5c. à $1.06.2	
1916	126.62 à 133.90	4.51 à 5.15	45·1c. à 51·5c.	
Cours..... 1921	183.04 à 187.20	7.04 à 7.20	0·88c. à 0·90c.	
1916	100.10 à 107.90	3.85 à 4.15	38·5c. à 41.5c.	N.B.—Taux par mois basés sur garantie de 2,600 milles.
Chauffeurs—				
Voyageurs.... 1921	124.80 à 137.28	4.80 à 5.28	0·66c. à 66c.	
1916	59.80 à 72.80	2.30 à 2.80	0.23c. à 28c.	
Marchandises 1921	137.28 à 160.16	5.28 à 6.16	0·66c. à 77c.	
1916	65.00 à 78.00	2.50 à 3.00	0.25c. à 30c.	
De gare à gare..... 1921	147.68 à 170.56	5.68 à 6.56	0.71c. à 82c.	
1916	68.80 à 82.90	2.65 à 3.15	26·5c. à 31·5c.	
Cours..... 1921	145.60 à 148.72	5.60 à 5.72	0·70c. à 71·½c.	
1916	61.10 à 65.00	2.35 à 2.50	23·5c. à 25c.	
				N.B.—Taux par mois basés sur garantie de 2,600 milles. 1921—Journée de 8 heures. 1916—Journée de 10 heures.
Conducteurs—				
Voyageurs.... 1921	210.00	7.00	93c.	Basés sur garantie d'un salaire mensuel.
1916	135.00	4.50	60c.	Basés sur garantie d'un salaire mensuel.
Marchandises 1921	167.44	6.44	80·½c.	Taux par mois basés sur garantie de 2,600 milles.
1916	104.00	4.00	40c.	
De gare à gare..... 1921	180.96	6.96	87c.	Taux par mois basés sur garantie de 2,600 milles.
1916	117.00	4.50	45c.	
Cours..... 1921	180.96	6.96	87c.	
1916	93.60 à 104.00	3.60 à 4.00	36c. à 40c.	Taux par mois basés sur garantie de 2,600 milles. 1921—Journée de 8 heures. 1916—Journée de 10 heures.
Serre-freins—				
Voyageurs.... 1921	150.00	5.00	66·6c.	Basés sur garantie d'un salaire mensuel.
1916	76.50	2.55	34c.	
Marchandises 1921	133.12	5.12	64c.	Taux par mois basés sur garantie de 2,600 milles.
1916	69.42	2.67	26.7c.	
De gare à gare..... 1921	143.52	5.52	69c.	Taux par mois basés sur garantie de 2,600 milles.
1916	78.00	3.00	30c.	
Cours..... 1921	168.48	6.48	81c.	Taux par mois basés sur garantie de 2,600 milles.
1916	85.80	3.30 à 3.70	30c. à 37c.	
Gardes-bagages—				
Voyageurs.... 1921	154.80	5.16	68c.	Basés sur garantie d'un salaire mensuel.
1916	82.50	2.75	36.6c.	

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires comparatifs payés en 1921 et 1916

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 1—*Suite.*

		Par mois	Par jour	Par heure	Observations
Agents et télégraphistes—		(Salaire minimum) (Voir observations)			
Agents	1921	$135.00 à $238.00	$5.19 à $9.15	65c. à $1.14	Taux par heure, en 1921, basés sur journée de 8 heures.
	1916	$ 66.00 à $175.00	$2.54 à $6.73	25·4 à 67·3c.	Taux par heure, en 1916, basés sur journée de 10 heures.
Télégraphistes	1921	$125.00 à $170.00	$4.80 à $6.54	60c. à 81.7c.	Taux par heure, en 1921, basés sur journée de 8 heures.
	1916	$ 60.00 à $ 90.00	$2.31 à $3.46	23·1 à 34·6c.	Taux par heure, en 1916, basés sur journée de 10 heures. Dans certains bureaux des cours la journée de 8 heures était applicable en 1916 et donnait par heure 43c.
Manutention—					
Chefs d'équipe	1921	$155.00	$5.96	74.5c.	Journée de 8 heures.
	1916	$ 90.00	$3.46	34.6c.	Journée de 10 heures.
Vérificateurs	1921	$127.50 à $141.50	$4.90 à $5.44	61·2 à 68c.	Journée de 8 heures.
	1916	$ 60.00 à $ 65.00	$2.31 à $2.50	23·1 à 25c.	Journée de 10 heures.
Chargeurs	1921	$116.48 à $119.60	$4.48 à $4.60	56c. à 57·5c.	Journée de 8 heures.
	1916	$57.20	$2.20	22c.	Journée de 10 heures.
Facteurs	1921	$110.24 à $114.40	$4.24 à $4.40	53c. à 55c.	Journée de 8 heures.
	1916	$54.60	$2.10	21c.	Journée de 10 heures.
Sous-chefs d'équipe	1921	$145.00 à $150.00	$5.58 à $5.77	69·7 à 72·1c.	Journée de 8 heures.
	1916	80.00	$3.08	30.8c.	Journée de 10 heures.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires comparatifs payés en 1921 et 1916

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 1—*Suite.*

——	Par mois	Par jour	Par heure	Remarques
Machinistes—	$ c.	$ c.	$ c.	
Atelier de réparations....1921	163 20	6 80	85	Salaire mensuel basé sur 24 jours de travail par mois, à 8 heures par jour.
1916	92 50	3 70	37	Salaire mensuel basé sur 25 jours de travail par mois, à 10 heures par jour.
Ateliers ambulants.....1921	176 80	6 80	85	Salaire mensuel basé sur 26 jours de travail par mois, à 8 heures par jour.
1916	96 20	3 70	37	Salaire mensuel basé sur 26 jours de travail par mois, à 10 heures par jour.
Ouvriers des wagons—				
Menuisiers, locomotives, wagons et à l'établi...1921	162 35	6 80	85	Nombre d'employé, du service des wagons et locomotives travaillent encore au taux spécial stipulé dans la convention visant les employés, à l'époque où la convention a été faite; et la rétribution va du taux de première année au taux de cinquième année, quand l'ouvrier reçoit 80 c. ou 85c.
1916	78 00	3 00	30	
Essayeurs, freins à air....1921	152 80	6 40	80	
1916	75 40	2 90	29	
Peintres, locomotives, wagons, et tourneurs en bois.....1921	162 35	6 80	85	
1916	75 40	2 90	29	
Charpentiers, (marchandises).....1921	152 80	6 40	80	
1916	72 80	2 80	28	
Rembourreurs.....1921	162 35	6 80	85	Les nouveaux ouvriers doivent recevoir le taux de 80c. ou 85c.
1916	65 00	2 50	25	
Nettoyeurs, freins à air, réparateurs de wagons et graisseurs.....1921	152 80	6 40	80	En 1921, les inspecteurs de wagons ont été payés sur la base de 8 h. par jour, 50 p. 100 extra après 8 heures et double paye après 10 heures. En 1916, un taux mensuel fut établi pour 11 heures de travail par jour, avec heures supplémentaires à taux et demi jusqu'à 16 heures, et double paye après 16 heures.
1916	59 80	2 30	23	
Inspect. de wag., 1re clas..1921	152 80	6 40	80	
1916	85 00	3 27	29·7	
Inspecteurs de wagons, 2e classe.....1921	152 80	64 40	80	
1916	70 00	2 69	24·5	
Inspecteurs de wagons, 3e classe.....1921	152 80	6 40	80	
1916	60 00	2 31	20·5	

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires comparatifs payés en 1921 et 1916

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 1—*Fin.*

——		Par mois	Par jour	Par heure	Observations
Ouvriers de la voie—					
Chefs de cantonniers	1921	$137.80 à $145.60	$5.30 à $5.60	66½c. à 70c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$66.30 à $78.00	$2.55 à $3.00	25½c. à 30c.	Journée normale—10 heures.
Cantonniers	1921	$100.88	$3.88	48½c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$ 46.80 à $52.00	$1.80 à $2.00	18c. à 20c.	Journée normale—10 heures.
Chefs d'équip. supplémen.	1921	$144.30 à $166.40	$5.55 à $6.40	69·3 à 80c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$66.30 à $100.10	$2.55 à $3.85	30c. à 38½c.	Journée normale—10 heures.
Sous-chefs d'équipes supplémentaires	1921	$137.80	$5.30	66¼c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$66.30 à $70.20	$2.55 à $2.70	25½c. à 27c.	Journée normale—10 heures.
Gardes-barrières	1921	$96.72	$3.72	46½c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$40.00 à $45.00	$1.33 à $1.50	11c. à 12½c.	Journée normale—12 heures.
Ouvriers des ponts et bâtiments—					
Contremaîtres	1921	$163.80	$6.30	78·6c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$97.50 à $104.00	$3.75 à $4.00	37½c. et 40c.	Journée normale—10 heures.
Charpentiers	1921	$141.44 à $149.76	$5.44 à $5.76	68c. à 72c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$65.00 à $84.50	$2.50 à $3.25	25c. à 32½c.	Journée normale—10 heures.
Ouvriers des ponts	1921	$120.64 à $141.44	$4.64 à $5.44	58c. à 68c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$58.50 à $78.00	$2.25 à $3.00	22½c. à 30c.	Journée normale—10 heures.
Réparateurs des pompes	1921	$199.20	$6.64	83c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$85.00	$3.27	32·7c.	Journée normale—10 heures.
Ouvriers aux réservoirs	1921	$110.00 à $116.00	$4.23 à $4.46	52·9c. à 55.7c	Journée normale— 8 heures.
	1916	$50.00 à $57.50	$1.92 à $2.21	19·2c. à 22·1c.	Journée normale—10 heures.
Signaleurs aux croisements	1921	$110.80 à $123.80	$4.26 à $4.76	53·2c. à 59·5c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$55.00	$2.12	21·2c.	Journée normale—10 heures.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Changements des conditions du travail, 1921-1916

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 2

Mécaniciens de locomotives:

Journée normale raccourcie en 1921 comparativement à 1916. Pour le service des voyageurs, de 10 heures à 5 heures. Pour le service de la marchandise, les travaux et la manœuvre des convois dans les cours de 10 heures à 8 heures.

NOTE.—La journée de cinq heures mentionnée dans le service des passagers est le résultat de l'augmentation du nombre de milles alloués par heure dans la supputation des heures supplémentaires. En 1916, on calculait 10 milles par heure, et en 1920, on calcule 20 milles par heure. L'augmentation influe sur le coût de tous les salaires aux têtes de ligne. L'adoption d'un parcours mensuel garanti sur les courses attribuées influe sur les courses qui n'ont lieu que 3 jours par semaine.

Les mécaniciens des trains de marchandise d'entier parcours faisant au plus 5 arrêts pour prendre ou laisser des wagons faisant partie de leur propre train sont payés d'après les tarifs des trains de marchandise à prendre ou à déposer en cours de route pour le voyage entier. En 1916, ils n'étaient payés que d'après les tarifs des trains de marchandise d'entier parcours.

Adoption de la classe des petites courses par laquelle les mécaniciens sont payés pour 100 milles, soit le moindre salaire d'une journée par voyage dont le parcours est de 50 milles au moins, et lorsque le parcours est de plus de 50 milles, ils sont payés pour 100 pour la première partie de la course et de plus pour l'aiguillage à la tête de ligne et pour les heures supplémentaires. En 1916, ils avaient été payés comme pour un service ininterrompu, 10 milles par heure depuis le moment du départ jusqu'au retour à la tête de ligne, plus les allocations de tête de ligne, d'aiguillage et d'heures supplémentaires, s'il y en avait.

Service des cours.—Service ininterrompu maintenant payé pendant les vingt minutes accordées aux mécaniciens pour les repas. En 1916, on leur accordait une heure pour les repas, sans salaire.

Chauffeurs (tous services):

Mêmes remarques pour les mécaniciens.

Chefs de train:

Service des voyageurs.—Les heures supplémentaires sont maintenant payées en sus de la garantie mensuelle. En 1916, les heures supplémentaires pouvaient servir à compléter la garantie mensuelle.

Court service dans les deux sens.—Les heures supplémentaires sont maintenant payées après 10 heures (8 heures comprises dans les 10 heures). En 1916, les heures supplémentaires étaient payées après 12 heures (8 heures comprises dans les 12 heures).

Service des trains de marchandise.—La journée normale changée de 10 heures en 1916 à 8 heures en 1921, augmentant le taux des heures supplémentaires de 10 milles à l'heure à 12 milles ½ à l'heure.

Serre-freins et gardes-bagages:

Mêmes remarques que pour les chefs de train.

Agents et télégraphistes:

1921.—Heures supplémentaires et le travail le dimanche et les jours de fête payés aux taux de 1 heure ½ pour une heure. Lorsque appelés au travail en dehors des heures régulières on leur alloue un minimum de trois heures aux salaires actuels. Un appel en dehors des heures régulières coûte de $1.80 à $3.42, ce qui comprend les deux premières heures de service.

1916.—Heures supplémentaires et le travail le dimanche et les jours de fête payés au prorata des salaires. Un appel au travail en dehors des heures régulières coûtait 50 cents par appel qui comprenait la première heure de service. Les télégraphistes logés dans la gare requis de s'occuper d'un train régulier devant arriver à la station à moins de trois heures d'intervalle avant ou après ses heures régulières de service ne recevaient que 30 cents par appel, ce qui comprenait la première heure de service.

Facteurs des halles à marchandise:

La journée de travail changée de 10 heures, en 1916, à 8 heures, en 1921, nous obligent à payer des heures supplémentaires à raison de 1 heure ½ pour 1 heure après 8 heures.

Ouvriers de la voie et ouvriers des ponts et bâtiments:

La journée de travail changée de 10 heures, en 1916, à 8 heures, en 1921. Payés 1 heure ½ pour 1 heure après 8 heures en 1921. En 1916, seulement après 10 heures.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Tableau comparatif de la rétribution mensuelle des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et membres du personnel des trains en 1921 et en 1916, la moyenne des heures supplémentaires étant mise en ligne de compte.

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 3

——	——		Parcours quotidien	Parcours total	Tarif	Montant	Augmentation
Mécaniciens et chauffeurs—							
(Trains)	*Rétribution—*			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
(Service-voyageurs, par cours direct. Trains 1 et 2, entre Capréol et Foleyet. Parcours quotidien de 148 milles. Durée moyenne de la journée de travail: 7 heures 10 m.)	Mécaniciens	1921	188	5,640	6·56	369·98	
		1916	168	5,040	3 90	196 56	173 42
	Chauffeurs	1921	188	5,640	5 12	288 77	
		1916	168	5,040	2 45	123 48	165 29
(Service-voyageurs de gare à gare. Trains 31 et 32, entre Cobourg et Toronto. Service quotidien, dimanches exceptés. Parcours de 158 milles et retour. Durée moyenne de la journée de travail: 11 h. et 50 min.)	Mécaniciens	1921	294	7,644	6 48	495 33	
		1916	215½	5,603	2 90	218 52	276 81
	Chauffeurs	1921	294	7,644	4 96	379 14	
		1916	215½	5,603	2 45	137 27	241 8
(Service-voyageurs de gare à gare. Trains 76 et 75, entre Westport et Brockville. Quotidien, dimanches exceptés. Parcours de 88 milles 8. Durée moyenne de la journée de travail: 9 h. et 30 min.)	Mécaniciens	1921	260	6,760	6 40	432 64	
		1916	155	4,030	3 79	152 74	279 90
	Chauffeurs.	1921	260	6,760	4 80	324 48	
		1916	155	4,030	2 35	94 70	229 78
(Service-marchandises de parcours direct. Trains 203 et 204, entre Toronto et Parry-Sound. Quotidien. Parcours de 143 milles 4. Durée moyenne de la journée de travail: 12 h. et 25 min.)	Mécaniciens	1921	186·1	5,583	7 28	456 44	
		1916	177·5	5,325	4 34	231 10	225 34
	Chauffeurs..	1921	186·1	5,583	5 52	308 18	
		1916	177·5	5,325	2 60	138 45	169 73
(Service-marchandises de gare à gare entre Joliette et Hawkesbury. Quotidien, dimanches exceptés. Parcours de 66 milles 7. Durée moyenne de la journée de travail: 13 h.)	Mécaniciens	1921	189	4,914	8 04	395 08	
		1916	139	3,614	4 84	174 92	220 16
		1921	189	4,914	6 08	298 77	
	Chauffeurs..	1916	139	3,614	2 90	104 81	193 96

——	——		Milles	Tarif	Montant	Augmentation
Conducteurs et agents des trains—	*Rémunération—*			$ c.	$ c.	$ c.
(Train)						
Service-voyageurs d'entier parcours. Trains 1 et 2, entre Capréol et Hornepayne. Quotidien, parcours de 296·4 m..	Conducteur.....	1921	4,500	.....	210 00	
		1916	4,650	.....	135 00	75 00
	Préposé des bagages....	.....	.....	.....	.....	.....
		1921	4,500	.....	154 80	
		1916	4,650	.....	82 50	72 30
	Serre-frein.....	1921	4,500	.....	150 00	
		1916	4,650	.....	76 50	73
Service-voyageurs de gare à gare. Trains 31 et 32, entre Cobourg et Toronto. Quotidien, dimanches exceptés. Court circuit de voyageurs. Parcours aller et retour: 157 milles. Durée moyenne de la journée de travail: 8 h. et 10 min. Temps écoulé: 14 h. et 10 min.	Conducteur.....	1921	.....	.....	304 90	
		1916	.....	.....	143 65	161
	Préposé des bagages.	1921	.....	.....	224 74	
		1916	.....	.....	87 75	136 99
	Serre-frein.....	1921	.....	.....	217 60	
		1916	.....	.....	81 38	126 22

(En 1921, les heures supplémentaires ont été payées au bout de 10 heures de travail à l'exclusion de la rémunération garantie chaque mois. En 1916, elles étaient payées au bout de 12 heures et servaient à compléter la rétribution garantie chaque mois.)

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires mensuels comparatifs payés aux mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et serre-freins, en 1921 et 1916, en allouant une moyenne d'extras pour heures supplémentaires

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 3—*Fin.*

			Milles	Tarif	Montant		Augmentation
Conducteurs et agents des trains—suite (Train)	*Salaire*—						
Service de parcours direct. Trains 203 et 204, entre Toronto et Parry-Sound. Quotidien. Distance 147·3 milles. Durée moyenne du service: 11 h. 50 min.	Conducteur...	1921	5,043	6 44	324 77		
		1916	4,770	4 00	190 80		133 97
	Serre-frein.....	1921	5,043	5 12	258 20		
		1916	4,770	2 67	127 36		130 84
Service local de marchandises. Entre Capréol et Parry-Sound. Quotidien, excepté le dimanche. Distance: 127 milles. Durée moyenne du service par jour: 11 h. et 50 min.	Conducteur..	1921	3,302	6 96	229 82		
		1916	1,586	6 44	102 14		
						331 96	
		1916	3,302	4 50	148 59		
			780	4 00	31 20		
						179 79	152 17
	Serre-frein..	1921	3,302	5 52	182 27		
			1,586	5 12	81 20		
						263 47	
		1916	3,302	3 00	99 06		
			780	2 67	20 83		
						119 89	143 58

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires mensuels des mécaniciens d'ateliers, ouvriers constructeurs de wagons, chefs de stations, télégraphistes, manutenteurs, ouvriers de la voie, ouvriers des ponts et bâtiments, 1921-1916.

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

Basés conséquemment sur les heures de travail régulières

QUESTION N° 4.

Mécanicens d'ateliers—	1921	$163 20
Ateliers de réparations	1916	$92 50
Ateliers ambulants	1921	$197 20
	1916	$107 30
Ouvriers constructeurs de wagons	1921	$152 80 à $172 00
	1916	$ 60 00 à $175 00
	1916	$ 60 00 à $94 81
Agents et télégraphistes—		
Agents de station	1921	$135 00 à $238 00
	1916	$66 00 à $175 00
Télégraphistes	1921	$125 00 à $209 24
	1916	$60 00 à $103 84
Manutenteurs—		
Chefs d'équipe	1921	$155 00
	1916	$90 00
Vérificateurs	1921	$127 50 à $141 50
	1916	$60 00 à $ 65 00
Arrimeurs et chargeurs	1921	$116 48 à $119 60
	1916	$57 20
Facteurs	1921	$110 24 à $114 40
	1916	$54 60
Sous-chefs d'équipe	1921	$145 00 à $150 00
	1916	$80 00

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires mensuels des machinistes aux ateliers, des préposés aux voitures, agents et télégraphistes, manutenteurs des gares, ouvriers de la voie, constructeurs de ponts et de bâtiments.

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

Basées sur les seules heures de travail régulières

QUESTION N° 4—*Suite.*

Manutenteurs—fin.		
Chef des cantonniers	1921	$137 80 à $145 60
	1916	$66 30 à $78 00
Cantonniers	1921	$100 88
	1916	$49 40 à $ 52 00
Chefs des équipes supplémentaires	1921	$144 30 à $166 40
	1916	$66 30 à $100 10
Sous-chefs des équipes supplémentaires	1921	$137 80
	1916	$66 30 à $ 70 20
Ponts et bâtiments—		
Contremaîtres des ponts et des bâtiments	1921	$163 80
	1916	$97 50 à $104 00
Charpentiers	1921	$141 44 à $149 76
	1916	$65 00 à $84 50
Ouvriers des ponts	1921	$120 64 à $141 44
	1916	$ 58 50 à $ 78 00
Réparateurs de réservoirs	1921	$199 20
	1916	$ 85 00
Ouvriers des réservoirs	1921	$110 00 à $116 00
	1916	$50 00 à $57 50
Signaleurs aux croisements de voies	1921	$110 80 à $123 80
	1916	$ 55 00

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires mensuels des catégories d'employés mentionnés à la question n° 4, d'après les prix payés en 1921, mais pour les heures de travail dans les cours en 1916, comparés aux prix payés en 1916.

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 5.

A 1921 représente le salaire mensuel des employés basé sur les heures de travail régulières en 1916 (10) aux taux payés à l'heure en 1921.

L'application des conditions de 1916 équivaudrait à payer les employés deux heures par jour de plus qu'à présent, la journée normale étant de 10 heures; cela cependant permettrait une réduction dans le nombre des employés qui sont nécessaires avec la journée de 8 heures.

B 1921 représente le salaire mensuel des employés basé sur les taux de la journée de 8 heures appliqués à la journée de 10 heures, ce qui constituerait une réduction du taux à l'heure.

		"A"	"B"
Machinistes aux ateliers—			
Atelier de réparations	1921	$212 50	$163 20
	1916	92 50	92 50
Ateliers ambulants	1921	221 00	176 80
	1916	96 20	96 20
Ouvriers des wagons—			
Menuisiers, locomotives, wagons, et à l'établi	1921	221 00	162 35
	1916	78 00	78 00
Essayeurs de freins à air	1921	208 00	152 80
	1916	75 40	75 40
Peintres (wagons locomotives), tourneurs en bois	1921	221 00	162 35
	1916	75 40	75 40
Menuisiers (wagons à marchandise)	1921	208 00	152 80
	1916	72 80	72 80

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires mensuels des ouvriers de catégories mentionnées dans la question n° 4, d'après les tarifs payés, en 1921, pour les heures réglementaires de travail en vigueur, en 1916, comparés avec les salaires payés en 1916.

LIGNES DE L'EST.—RÉSEAU DU NORD-CANADIEN

QUESTION N° 5—*Fin.*

		"A"	"B"
Ouvriers des wagons—suite.			
Rembourreurs	1921	221 00	162 35
	1916	19 00	65 00
Nettoyeurs de freins à air, réparateurs de wagons et graisseurs	1921	208 00	152 80
	1916	59 80	59 80
Inspecteurs de wagons (1re classe)	1921	228 80	152 80
	1916	85 00	85 00
Inspecteurs de wagons (2e classe)	1921	228 80	152 80
	1916	70 00	70 00
Inspecteurs de wagons (3e classe)	1921	228 80	152 80
	1916	60 00	60 00
Agents et télégraphistes—			
Agents	1921	$169 00 à $296 40	$135 00 à $238 00
	1916	$66 00 à $175 00	$66 00 à $175 00
Télégraphistes	1921	$156 00 à $212 42	$125 00 à $170 00
	1916	$60 00 à $ 90 00	$60 00 à $90 00
Manutention—			
Chefs d'équipes	1921	$193 70	$155 00
	1916	90 00	90 00
Vérificateurs	1921	$159 12 à $176 80	$127 50 à $141 50
	1916	$60 00 à $65 00	$60 00 à $65 00
Arrimeurs et chargeurs	1921	$145 60 à $149 50	$116 48 à $149 60
	1916	$57 20	$57 20
Facteurs	1921	$137 80 à $143 00	$110 24 à $114 40
	1916	$4 60	$4 60
Sous-chefs d'équipes	1921	$181 22 à $187 46	$145 00 à $150 00
	1916	$80 00	$80 00
Ouvriers de la voie—			
Chef de cantonniers	1921	$172 90 à $182 00	$137 80 à $145 00
	1916	$66 30 à $78 00	$66 30 à $78 00
Cantonniers	1921	$126 10	$100 88
	1916	$49 40 à $52 00	$49 40 à $52 00
Chef d'équipe supplémentaire	1921	$180 18 à $208 00	$144 30 à $166 40
	1916	$66 30 à $100 10	$66 30 à $100 00
Sous-chef d'équipe supplémentaire	1921	$172 90	$137 80
	1916	$66 30 à $70 20	$66 30 à $70 20
Ponts et bâtiments—			
Chef des ponts et bâtiments	1921	$204 36	$163 80
	1916	$97 50 à $104 00	$97 50 à $104 00
Charpentiers	1921	$176 80 à $187 00	$141 44 à $149 76
	1916	$65 00 à $84 50	$65 00 à $84 50
Ouvriers des ponts	1921	$150 80 à $176 80	$120 64 à $141 44
	1916	$58 50 à $78 00	$58 50 à $78 00
Réparateurs des réservoirs	$921	$215 80	$199 20
	1916	$85 00	$85 00
Ouvriers des réservoirs	1921	$137 54 à $144 82	$110 00 à $116 00
	1916	$50 00 à $57 50	$50 00 à $57 50
Signaleurs aux croisements automatiques	1921	$138 32 à $154 70	$110 80 à $120 80
	1916	$55 00	$55 00

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

COMPENSATION OU PRIVILÈGES ACCORDÉS AUX EMPLOYÉS EN PLUS DE LEUR SALAIRE RÉGULIER

QUESTION N° 6:

Agents et télégraphistes:

Les agents sont logés dans les stations, éclairés et chauffés à raison de $2 à $5 par mois. Cela représenterait, si l'agent devait payer ces frais, environ $10 par mois pour le logement, et $9 par mois pour l'éclairage et le chauffage.

Les agents reçoivent aussi une commission sur les messageries et les télégrammes. Il est difficile d'établir la moyenne, car le montant varie de $5 à $100 par mois.

Les agents et les télégraphistes ont droit à un voyage gratuit pour eux et leur famille au moins une fois par année, et à deux semaines de congé par an.

Ouvriers de la voie:

Les chefs de cantonniers ont droit à un logement moyennant $5 par mois. La valeur de ce loyer, s'ils étaient obligés de le payer, serait environ $10 par mois.

Les cantonniers jouissent des mêmes privilèges que les autres employés pour le transport gratuit ou à prix réduit de leur famille et d'eux-mêmes.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Etat comparatif des salaires payés en 1921 et 1916

CHEMINS DE FER DE L'ETAT CANADIEN.—RÉSEAU DE L'EST

QUESTION N° 1.

—		Minimum par mois	Par jour	Par heure	Heures supplémentaires, par heure	Observations
		(Voir remarques)				
Mécaniciens—						
Trains de voyageurs	1921	$166.40 à $176.80	$6.40 à $6.80	$1.28 à $1.36	$1.28 à $1.36	Journée de 100 milles ou moins (5 heures ou moins) 20 milles à l'heure.
	1916	$97.50 à $110.50	$3.75 à $4.25	37½c. à 42½c.	37½c. à 42½c.	Journée de 100 milles ou moins (10 heures ou moins) 10 milles à l'heure.
Marchan., parcours direct.	1921	$185.12 à $207.48	$7.12 à $7.98	89c. à 99¾c.	$1.33½ à $1.49⅝	xJournée de 100 milles ou moins (8 heures ou moins) 12 milles et demi à l'heure.
	1916	$106.60 à $117.00	$4.10 à $4.50	41c. à 45c.	41c. à 45c.	Journée de 100 milles ou moins (10 heures ou moins) 10 milles à l'heure.
Marchandise, service local	1921	$198.64 à $221.00	$7.64 à $8.50	95½c. à 1·06¼	$1.43¼ à $1.59⅜	Journée de 100 milles ou moins (8 heures ou moins) 12 milles ½ à l'heure.
	1916	$113.10 à $123.50	$4.35 à $4.75	43½c. à 47½c.	43½c. à 47½c.	Journée de 100 milles ou moins (10 heures ou moins) 10 milles à l'heure.
Manœuvre en gare	1921	$183.04 à $187.20	$7.04 à $7.20	88c. à 90c.	$1.32 à $1.35	Journée de huit heures ou moins.
	1916	$94.90 à $109.20	$3.65 à $4.20	36½c. à 42c.	36½c. à 42c.	Journée de 10 heures ou moins.
						x1921, heures supplémentaire payées temps et demi. 1916, heures supplémentaires payées au prorata.
Chauffeurs—						
Trains de voyageurs	1921	$124.80 à $137.80	$4.80 à $5.30	60c.à 66¼c.	90c. à 99⅜c.	Les taux des journées et des heures supplémentaires des mécaniciens s'appliquent aussi aux chauffeurs des diverses catégories du service.
	1916	$65.00 à $73.58	$2.50 à $2.83	26c. à 28·3c.	25c. à 28·3c.	
Marchand., parc. direct...	1921	$137.28 à $160.16	$5.28 à $6.16	66c. à 77c.	99c. à $1.15½	
	1916	$70.98 à $78.00	$2.73 à $3.00	27·3c. à 30c.	27·3c. à 30c.	
Marchandises, service local	1921	$147.68 à $170.56	$5.68 à $6.56	71c. à 82c.	$1.06¼ à $1.23	
	1916	$77.48 à $84.50	$2.98 à $3.25	29·8c. à 32½c.	29·8c. à 32½c.	
Manœuvre en gare	1921	$145.60 à $148.72	$5.60 à $5.72	70c. à 71¼c.	$1.05 à $1.07¼	
	1916	$63.18 à $74.62	$2.43 à $2.87	24·3c. à 28·7c.	24·3c. à 28·7c.	
						NOTE.—Le taux par mois est basé sur 2,600 milles.
Conducteurs—						
Trains de voyageurs	1921	$210.00	$7.00	93⅓c.	87½c.	Journée de 150 milles ou moins (7 heures ½ ou moins) 20 milles à l'heure.
	1916	135.00	4.50	64·3c.	45c.	Journée de 139 milles ou moins (7 heures ou moins) 20 milles à l'heure.
Marchand., parc. direct...	1921	180.32	6 44	80½c.	$1.20¾	Journée de 100 milles ou moins (8 heures ou moins) 12 milles ½ à l'heure.
	1916	104.00	4.00	40c.	40c.	Journée de 100 miles ou moins (10 heures ou moins) 10 milles à l'heure.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires comparatifs payés, 1921-1916

CHEMINS DE FER DE L'ETAT CANADIEN.—LIGNES DE L'EST

QUESTION N° 1—*Suite.*

—		Minimum par mois	Par jour	Par heure	Heures supplémentaires, par heure	Observations
		(Voir observat.)				
Serv. marc., gare à gare..	1921	194.88	6.96	87c.	$1,30½	Journée normale, 100 milles ou moins (8 heure ou moins) 12½ milles par heure.
	1916	117.00	4.50	45c.	45c.	Journée normale, 100 milles ou moins (10 heures ou moins) 10 milles par heure.
Aiguillage dans les cours..	1921	194.88	6.96	87c.	$1.30½	Journée normale (8 heures ou moins).
	1916	$93.60 à $104.00	$3.60 à $4.00	36c. à 40c.	36c. à 40c.	Journée normale (10 heures ou moins).
Garde-bagages—						
Service des voyageurs.....	1921	$154.80	$5.16	69c.	64½c.	Journée normale, 150 milles ou moins (7 heures ½ ou moins) 20 milles par heure.
	1916	82 50	2.75	45·8c.	27½c.	Journée normale, 117 milles ou moins (6 heures ou moins) 20 milles par heure.
Serre-freins—						
Service des voyageurs.....	1921	$150.00	$5.00	66⅔c.	62½c.	Journée normale, 150 milles ou moins (7 heures ½ ou moins) 20 milles par heure.
	1916	76 50	2.55	42½c.	25½c.	Journée normale, 119 milles ou moins (6 heures ou moins) 20 milles par heure.
Serv. marc., parcour. direct	1921	143.36	5.12	64c.	96c.	Journée normale, 100 milles ou moins (8 heures ou moins) 12 heures ½ milles par heure.
	1916	69.42	2.67	26.7c.	26.7c.	Journée normale, 100 milles ou moins (10 heures ou moins) 10 milles par heure.
Service, gare à gare.....	1921	154.56	5.52	69c.	$1.03½	Journée normale, 100 milles ou moins (8 heures ou moins) 12 heures ½ par mille.
	1916	78.00	3.00	30c.	30c.	Journée normale, 100 milles ou moins (10 heures ou moins) 10 heures par mille.
Aiguillage dans les cours...	1921	181.44	6.48	81c.	$1.21½	Journée normale, 8 heures ou moins.
	1916	$85.80 à $96.20	$3.30 à $3.70	3c. à 37c.	33c. à 37c.	Journée normale, 10 heures ou moins.

1921—travail supplémentaires dans toutes les classes du service hormis le service des voyageurs, payé 50 p. 100 extra
1916—travail dans toutes les classes du service payé au tarif prorata par heure.
NOTE.—Salaire par mois dans le service des voyageurs basé sur la garantie du salaire minimum.
Salaire par mois dans le service marchandises—1921—basé sur garantie de 2,800 milles.
1916—basé sur garantie de 2,600 milles.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

CHEMINS DE FER DE L'ETAT CANADIEN.—LIGNES DE L'EST

Salaires comparatifs payés en 1921 et 1916

QUESTION N° 1—*Suite.*

—		Par mois, non compris le travail supplémentaire et du dimanche	Par jour	Par heure	Travail supplémentaire par heure	Observations
Ateliers de réparations—						
Machinistes	1921	$162 35	$6 80	85c.	$1 27 à $1 70	Journée normale— 8 heures
	1916	85 62	3 37½	37½c.	56¼c. à 75c.	Journée normale— 9 heures.
Ateliers ambulants—						
Machinistes	1921	$176 80	$6 80	85c.	$1 27½ à $1 70	Journée normale— 8 heures.
	1916	97 50	3 75	37½c.	56¼c. à 75c.	Journée normale—10 heures.
Ouvriers des wagons—Ateliers de réparations—						
Ebénistes	1921	162 35	6 80	85c.	$1 27½ à $1 70	Journée normale— 8 heures.
	1916	75 35	2 97	33c.	49½c. à 66c.	Journée normale— 9 heures.
Menuisiers, voitures locomotives et à l'établi	1921	162 35	6 80	85c.	$1 27½ à $1 70	Journée normale— 8 heures.
	1916	73 07	2 88	32c.	48c. à 64c.	Journée normale— 9 heures.
Peintres, vernissage et lettrage, voitures et locomotives	1921	162 35	6 80	85c.	$1 27½ à $1 70	Journée normale— 8 heures.
	1916	79 92	3 15	35c.	52½ à 70c.	Journée normale— 9 heures.
Tourneurs en bois	1921	162 35	6 80	85c.	$1 27½ à $1 70	Journée normale.. 8 heures.
	1916	70 78	2 79	31c.	46½c. à 62c.	Journée normale— 9 heures.
Peintres de wagons à marchandises	1921	152 80	6 40	80c.	$1 20 à $1 60	Journée normale— 8 heures.
	1916	57 20	2 25	25c.	37½c. à 50c.	Journée normale— 9 heures.
Ouvriers constructeurs de wagons—Ateliers roulants—						
Essayeurs de freins à air	1921	166 40	6 40	80c.	$1 20 à $1 60	Journée normale— 8 heures.
	1916	68 90	2 65	26½c.	49¾ à 53c.	Journée normale—10 heures.
Réparateurs de wagons	1921	166 40	6 40	80c.	$1 20 à $1 60	Journée normale—10 heures.
	1916	$65 10 à $70 20	$2 50 à $2 70	25c. à 27c.	37½ à 54c.	Journée normale—10 heures.
Inspecteurs de wagons	1921	166 40	6 40	80c.	$1 20 à $1 60	Journée normale— 8 heures.
	1916	$78 65 à $82 22	$3 02½ à $3 16¼	27½c.	41¼ à 55c.	Journée normale—11 heures.
Manutention—						
Vérificateurs	1921	$127 50 à $141 50	$4 90 à $5 44	61¼c. à 68c.	91⅞c. à $1 02	Journée normale— 8 heures.
	1916	$67 50 à $72 50	$1 59 à $2 79	25·9c. à 27·9c.	38·9 à 41·9c.	Journée normale—10 heures.
Arrimeurs et chargeurs	1921	$16 48 à $119 60	$4 48 à 4 60	56c. à 57½c.	84c. à 86¼c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$62 40	$2 40	24c.	36c.	Jouenée normale—10 heures.
Facteurs	1921	$110 24 à $114 40	$4 24 à $4 40	53c. à 55c.	79½c. à 82½c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$52 00 à $58 50	$2 00 à $2 25	20c. à 22½c.	30c. à 33¾c.	Journée normale—10 heures.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

LIGNES DE L'EST DE L'ETAT CANADIEN

QUESTION N° 1—*Suite.*

Cantonniers:

Exemple de ce que coûtent les gardes-barrières, comparativement à 1916.

Là où le service doit durer les 24 heures (non compris les dimanches).

1921.—3 hommes à 8 heures chacun à $96.72 par mois	$290 16	
1916.—2 hommes à 12 heures chacun à $67.60 par mois	135 20	
Accroissement de 114 et ½ pour 100, soit		$154 96

Si le passage ne doit être gardé que pendant 10 heures les 24 heures, le coût serait:

1921.—1 homme, 1 jour..$3.72		
2 heures supplémentaires 1.39½ $5.11½ x 26	$132 00	
1916.—1 homme, 1 jour 2.00 x 26	52 00	
Accroissement de 155 pour 100, soit		$ 80 99

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

QUESTION N° 1—*Suite.* SALAIRES COMPARATIFS PAYÉS EN 1921 ET 1916—CHEMINS DE FER DE L'ETAT—LIGNES DE L'EST

		Par mois, sans compter travail supplémentaire	Par jour	Par heure	Travail supplémentaire par heure	Observations
Ouvriers de la voie—						
Chefs cantonniers dans les gares	1921	$139 10 à $145 60	$5 35 à $5 60	66·7c. à 70c.	$1 00¼ à $1 05	Journée normale— 8 heures.
	1916	$71 50 à $78 00	$2 75 à $3 00	27½c. à 30	41¼c. à 45c.	Journée normale—10 heures.
Chefs cantonniers sur la ligne	1921	$137 80	$5 30	66¼c.	99⅜c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$67 60	$2 60	26c.	39c.	Journée normale—10 heures.
Cantonniers dans les gares	1921	$100 88	$3 88	48½c.	72¾c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$53 30	$2 05	20½c.	30¾c.	Journée normale—10 heures.
Cantonniers sur la ligne	1921	$100 88	$3 88	48½c.	72¾c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$52 00	$2 00	20c.	30c.	Journée normale—10 heures.
Chefs d'équipes supplémentaires	1921	$143 30 à $166 40	$5 55 à $6 40	69·1 à 80c.	$1 04 à $1 20	Journée normale— 8 heures.
	1916	$80 60 à $97 50	$3 10 à $3 75	31c. à 37½c.	46½c. à 56¼c.	Journée normale—10 heures.
Sous-chefs d'équipes supplémentaires	1921	$137 80	$5 30	66¼c.	99⅜c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$67 60	$2 60	26c.	39c.	Journée normale—10 heures.
Gardiens, voies et ponts	1921	$100 88	$3 88	48½c.	72¾c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$52 00	$2 00	20c.	30c.	Journée normale—10 heures.
Gardes-barrières	1921	$96 72	$3 72	46½c.	69¾c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$52 00	$2 00	20c.	30c.	Journée normale—10 heures.
Gardiens, voies et passages	1921	—Huit heures cons	écutives constituen	t une journée.		
	1916	—Dix heures, par	24 heures, constitu	ent une journée de	travail. Les heur	es peuvent être intermitentes
Ouvriers des ponts et bâtiments—		et il n'est pas n	écessaire qu'elles s	oient consécutives.		
Contremaîtres des ponts et bâtiments, ateliers	1921	$169 00 à $172 90	$6 50 à $6 65	81¼c. à 83 ¼c.	$1 21·7 à $1 25¼	Journée normale— 8 heures.
	1916	$92 30 à $96 20	$3 55 à $3 70	35½ c. à 37c.	53¼c. à 55½c.	Journée normale—10 heures.
Contre-maîtres des ponts et bâtiments, voie	1921	$163 80	$6 30	78¾c.	$1 18⅛	Journée normale— 8 heures.
	1916	$87 10	$3 35	33½c.	50¼c.	Journée normale—10 heures.
Charpentiers (artisans)	1921	$141 44 à $149 76	$5 44 à $5 76	68c. à 72c.	$1 02 à $1 06	Journée normale— 8 heures.
	1916	$63 70 à $71 50	$2 45 à $2 75	24½c. à 27½c.	36¾c. à 41¼c.	Journée normale—10 heures.
Contremaîtres des ponts en fer	1921	$163 80 à $188 50	$6 30 à $7 25	78¾ à 90·5	$1 18·1 à $1 36	Journée normale— 8 heures,
	1916	$87 10 à $111 80	$3 35 à $4 30	33½c. à 43c.	50¼c. à 0·64½c.	Journée normale—10 heures.
Constructeurs (charpentiers ordinaires)	1921	$120 64 à $141 44	$4 64 à $5 44	58c. à 68c.	87c. à $1 02	Journée normale— 8 heures.
	1916	$53 90 à $59 80	$2 05 à $2 30	20½c. à 23c.	30¾c. à 34½c.	Journée normale—10 heures.
Peintres, contremaîtres	1921	$157 30	$6 05	75⅝c.	$1 13⅛	Journée normale— 8 heires.
	1916	$63 70 à $87 10	$2 45 à $3 35	24½c. à 33½c.	36¾c. à 50¼c.	Journée normale—10 heures.
Peintres	1921	$141 44	$5 44	68c.	$1 02	Journée normale— 8 heures.
	1916	$53 30 à $66 30	$2 05 à $2 55	20½c. à 25½c.	30¾c. à 37¾c.	Journée normale—10 heures.
Contremaîtres, maçonnerie et béton	1921	$163 80	$6 30	78¾c.	$1 18¼	Journée normale— 8 heures.
	1916	$83 20 à $109 20	$3 20 à $4 20	32c. à 42c.	48c. à 63c.	
Maçons	1921	$141 14	$5 44	68c.	$1 02	Journée normale— 8 heures.
	1916	$70 20 à $96 20	$2 70 à $3 70	27c. à 37c.	40½c. à 55½c.	Journée normale—10 heures.
Réparateurs de réservoirs	1921	$199 20	$6 64	83c.	$1 24⅛	Journée normale— 8 heures.
	1916	$90 00	$3 46	34 6c.	51 $\frac{9}{10}$c.	Journée normale—10 heures.
Ouvriers des réservoirs	1921	$110 00 à $116 00	$4 23 à $4 46	$52·7 à $55¾	79·3c. à 83·5c.	Journée normale— 8 heures.
	1916	$57 50 à $63 50	$2 21 à $2 44	$22·1c. à $24·4c.	$33·1c. à $36·6c.	Journée normale—10 heures

Ouvriers des réservoirs—1921—Huit heures consécutives constituent un jour.
1916—Dix heures par 24 heures (pas nécessairement consécutives) constituent une journée de travail.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Changements des conditions du travail, 1921-1916

CHEMINS DE FER DE L'ETAT CANADIEN.—LIGNES DE L'EST

QUESTION N° 2:

Mécaniciens et chauffeurs:

1921.—Journée de travail normale changée comme suit:

Service des voyageurs:

Journée normale, 100 milles (5 heures ou moins) à 20 milles à l'heure.

Parcours circulaire: lignes de banlieue, etc.:

En 1916, les employés étaient payés sur le pied de 10 milles à l'heure. Heures supplémentaires payées après dix heures quand la durée du service dépassait le parcours. Sont maintenant payés sur le pied de 8 heures de travail dans un intervalle de 10 heures et pour toutes les heures supplémentaires après 10 heures, ainsi que pour tout le parcours franchi durant la journée.

Service varié des trains de marchandise, des cours et autres travaux:

Journée normale, 100 milles, 8 heures ou moins, à 12 milles ½ l'heure.

Heures supplémentaires.—1916.—Toutes les catégories du service calculé sur le pied de 10 milles à l'heure au prorata par heure.

Heures supplémentaires.—1921.—Service des voyageurs, 20 milles à l'heure au prorata des salaires par heure.

Service varié des trains de marchandise, des cours et autres travaux sur les trains.—18 milles ¾ à l'heure, équivalant à 1 heure ½ pour 1 heure.

Allocations pour préparatifs à la tête de ligne de départ:

1916.—Aucune règle arbitraire en vigueur au sujet des allocations.

1921.—Allocation arbitraire de 30 minutes pour préparer la locomotive pour le voyage.

Court service dans les deux sens, embranchements de banlieue, etc.

Service des voyageurs.

Court service dans les deux sens, embranchements de banlieu, etc.:

1921.—Heures supplémentaires payées après 8 heures faisant partie de 10 heures consécutives et pour tout le temps après 10 heures.

1916.—Heures supplémentaires payées après 8 heures faisant partie de 10 heures consécutives et pour tout le temps après 12 heures.

Les heures consécutives réduites de 12, en 1916, à 10 en 1921, après quoi les heures supplémentaires sont comptées.

Service varié des trains de marchandise et des cours:

1921.—Heures supplémentaires payées sur la période de 1 heure ½ pour 1 heure, ou de 18 milles ¾ à l'heure.

1916.—Heures supplémentaires payées au prorata des salaires, ou sur le pied de 10 milles à l'heure.

1921.—Journées normales, 8 heures—100 milles, ou 12 milles ½ à l'heure.

1916.—Journée normale, 10 heures—100 milles, ou 10 milles à l'heure.

Augmentation du tarif des heures supplémentaires, à l'exclusion de l'augmentation des salaires par jour,—87½ p. 100.

Agents et télégraphistes:

Journée normale.—1921.—8 heures; heures supplémentaires sur le pied de 1 heure ½ pour 1 heure.

1916.—10 heures; heures supplémentaires au prorata des salaires.

Appels spéciaux.—1921.—Minimum de l'allocation, 3 heures au prorata.

Appels le dimanche.—1916.—Minimum de l'allocation, 30c., y compris le service de la première heure.

Appels spéciaux.—1921.—Minimum de l'allocation, 3 heures à 65 c.—$1.95.

Appels le dimanche.—1916.—Minimum de l'allocation, 50 c., y compris le service de la première heure. Lorsque l'employé était logé par le chemin de fer, il ne lui était alloué que 30 c. par appel, y compris le service de la première heure.

Commencement de la journée.—1921.—Entre 6 h. 30 et 9 h. du matin.

1916.—Entre 6 h. et 8 h. du matin.

Ouvriers de la voie et ouvriers des ponts et bâtiments:

Journée normale.—1921.—8 heures.

1916.—10 heures (sauf pour les gardiens).

Heures supplémentaires.—1921.—1 heure ½ pour 1 heure après 8 heures.

1916.—1 heure ½ pour 1 heure après 10 heures.

Ouvriers des réservoirs, gardiens de la voie et des ponts, gardes-barrières:

1921.—8 heures de suite constituent une journée.

1916.—10 heures par 24 heures constituaient une journée. Il n'était pas nécessaire que les heures se suivissent, mais elles pouvaient être espacées. Ce mode de travail voulait dire que seul le travail accompli était payé.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Différence des conditions du travail en 1921 et 1916

RÉSEAU DE L'ETAT.—LIGNES DE L'EST

QUESTION N° 2—*Suite.*

Ouvriers constructeurs de wagons:
Ateliers de réparations:
1921.—Journée normale, 8 heures.
1916.—Journée normale, 9 heures.
Service ambulant:
1921.—Journée normale, 8 heures.
1916.—10 heures (sauf pour les inspecteurs de wagons).
Inspecteurs de wagons:
1921.—Journée normale, 8 heures.
1916.—Journée normale, 11 heures.
Heures supplémentaires:
Ateliers de réparations:
1921.—Une heure et demie pour une au bout de 8 heures, ainsi que les dimanches et jours de fête. Double paye au bout de 16 heures.
1916.—Une heure et demie pour une au bout de 9 heures, ainsi que les dimanches et jours de fête. Double paye au bout de 18 heures.
Service ambulant (à l'exclusion des inspecteurs de wagons):
1921.—Une heure et demie pour une au bout de 8 heures, ainsi que les dimanches et jours de fête. Double paye au bout de 16 heures.
1916.—Une heure et demie pour une au bout de 9 heures, ainsi que les dimanches et jours de fête. Double paye au bout de 18 heures.
Inspecteurs de wagons:
1921.—Mêmes conditions que pour le reste du personnel du roulant.
1916.—Une heure et demie pour une au bout de 11 heures. Double paye au bout de 18 heures.

Mécaniciens d'ateliers:
Ateliers de réparations:
1921.—Journée normale, 8 heures.
1916.—Journée normale, 9 heures.
Ateliers ambulants:
1921.—Journée normale, 8 heures.
1916.—Journée normale, 10 heures.
Heures supplémentaires:
Ateliers de réparations:
1921.—Une heure et demie pour une au bout de 8 heures, ainsi que les dimanches et jours de fête. Double paye au bout de 16 heures.
1916.—Une heure et demie pour une au bout de 9 heures. Double paye au bout de 18 heures.
Service ambulant:
1921.—Une heure et demie pour une au bout de 8 heures, ainsi que les dimanches et jours de fête. Double paye au bout de 16 heures.
1916.—Une heure et demie pour une au bout de 10 heures, ainsi que les dimanches et jours de fête. Double paye au bout de 18 heures.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Salaires mensuels comparatifs payés aux mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et serre-freins, en 1921 et 1916, en allouant une moyenne d'extras pour heures supplémentaires

RÉSEAU DE L'ETAT—LIGNES DE L'EST

QUESTION N° 3 :

—	—		Allocation de parcours par jour	Parcours total	Tarif	Montant	Augmentation
Mécaniciens et chauffeurs— (Train)	*Salaire*				$ c.	$ c.	$ c.
(Service de voyageurs de parcours direct.—Trains 1 et 2 entre Moncton et Truro. Distance moyenne 125 milles. Durée moyenne du service par jour, 5 h. 30 min.	Mécanicien	1921	145	4,350	6.64	288.84	
		1916	130	3,900	4.25	165.75	123.09
	Chauffeurs	1921	145	4,350	5.20	226.20	
		1916	130	3,900	2.83	110.37	115.83
(Service local des voyageurs.—Trains 21 et 22, jonction de Springhill à Moncton et retour. Tous les jours, le dimanche excepté. Distance 130 milles. Temps écoulé, 14 h. 30 min. Durée du service, 7 h. 15 min.)	Mécanicien	1921	192	4,992	6.48	323.48	
		1916	135	3,510	4.25	149.18	174.30
	Chauffeurs	1921	192	4,992	4.96	247.60	
		1916	135	3,510	2.83	9.30	148.30
(Service de marchandises de parcours direct.—Entre Moncton et Truro. Distance, 125 milles. Durée moyenne de service par jour, 4 h. 22 min.	Mécanicien	1921	200	5,200	7.84	407.68	
		1916	140	3,640	4.50	163.80	243.88
	Chauffeurs	1921	200	5,200	6.00	312.00	
		1916	140	3,640	3.00	109.20	202.80
(Service local de marchandises. —Parcours moyen. Distance, 90 milles. Durée moyenne de service par jour, 12 h. 48 min.)	Mécanicien	1921	196	5,096	7.80	397.48	
		1916	128	3,328	4.75	158.08	239.40
	Chauffeurs	1921	196	5,096	5.92	301.68	
		1916	128	3,328	3.25	108.16	193.52
Conducteurs et agents des trains— (Train)							
(Service de voyageurs de parcours direct.—Trains 9 et 10 entre Saint-Jean et Halifax. Tous les jours, excepté le dimanche. Distance 278 milles. Durée du service, 10 h. 35 min.)	Conducteur	1921	.....	4,819	4.67	225.05	
		1916	.....	4,819	3.25	156.62	68.43
	Garde-bagage	1921	.....	4,819	3.44	165.77	
		1916	.....	4,819	2.35	113.25	52.52
	Serre-frein	1921	.....	4,819	33.3	160.47	
		1916	.....	4,819	2.15	103.61	56.86
(Service local de voyageurs.—Springhill à Moncton et retour. Tous les jours excepté le dimanche. Distance, aller et retour, 130. Temps écoulé, 1 4 h. 30 min. Durée du service par jour, 7 h. 15 min.)	Conducteur	1921	$10.94	.....	.....	284.44	
		1916	4.50	.....	.....	135.00	149.44
	Garde-bagage	1921	8.06	.....	.....	209.56	
		1916	2.75	.....	.....	82.50	127.06
	Serre-frein	1921	7.81	.....	.....	203.06	
		1916	2.55	.....	.....	76.50	126.56
(Service de marchandises de parcours direct.—Entre Moncton et Truro. Distance, 125 milles. Durée moyenne de service par jour, 13 h. 52 min.)	Conducteur	1921	197	5,122	6.44	329.86	
		1916	139	3,614	4.00	144.56	185.30
	Serre-frein	1921	197	5,122	5.12	262.25	
		1916	139	3,614	2.67	96.49	165.76
(Service local de marchandises. —Parcours moyen. Distance, 90 milles. Durée moyenne de service par jour, 12 h. 48 min.)	Conducteur	1921	190	4,940	6.96	343.82	
		1916	128	3,328	4.50	149.76	194.06
	Serre-frein	1921	190	4,940	5.52	272.69	
		1916	128	3,328	3.00	99.84	172.85

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

SALAIRES MENSUELS DES MÉCANICIENS D'ATELIERS, CONSTRUCTEURS DE WAGONS, DES AGENTS ET TÉLÉGRAPHISTES, DES MANUTENTEURS DE MARCHANDISES, DES CANTONNIERS, DES OUVRIERS DES PONTS ET BÂTIMENTS

1921-1916

ETAT CANADIEN.—LIGNES DE L'EST

QUESTION N° 4 :

A peu près comme dans le réseau du Nord-Canadien.—Lignes de l'Est.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

SALAIRES MENSUELS DES CATÉGORIES D'EMPLOYÉS MENTIONNÉS DANS LA 4E QUESTION, BASÉS SUR LE PRIX DE 1921, MAIS AVEC HEURES RÉGULIÈRES EN 1916, COMPARÉS AUX PRIX DE 1916

ETAT CANADIEN.—LIGNES DE L'EST

QUESTION N° 5 :

A peu près comme dans le cas des lignes de l'Est du Nord-Canadien.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

INDEMNITÉS OU PRIVILÈGES S'AJOUTANT À LA PAYE REÇUE PAR LES EMPLOYÉS DES LIGNES DE L'EST DU RÉSEAU DE L'ETAT

QUESTION N° 6 :

Agents de stations:

Agents ayant droit d'occuper les bâtiments de la station, avec chauffage et éclairage gratuits, moyennant un loyer de $2 à $5 par mois. La valeur de cette occupation serait approximativement de $10 par mois. La valeur de l'éclairage et du chauffage serait approximativement de $9 par mois.

Les agents et les téléphonistes jouissent, en commun avec les autres employés des chemins de fer, du transport gratuit ou à prix réduit.

Cantonniers:

Les chefs d'équipe ont l'usage gratuit des bâtiments. Ils ont les mêmes privilèges que les autres employés pour le transport, et, dans les territoires isolés, comme aussi le long du Transcontinental, on leur donne des permis de circulation qui les mettent à même de faire leurs achats où les prix sont le plus raisonnables.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES, orateur.

Vendredi, 8 avril 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UNE REPONSE SUPPLEMENTAIRE CONCERNANT LE RESEAU DE L'ETAT

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, depuis ma réponse d'hier à la question du député de Russell (M. Murphy), j'ai reçu du vice-président des chemins de fer nationaux canadiens un autre mémoire donnant des renseignements supplémentaires que je voudrais consigner dans le hansard, afin de compléter la réponse que j'ai déjà donnée. Aussi, je sollicite le consentement de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Le ministre aurait le droit, lorsque l'ordre du jour appellera les questions, de déposer sur le bureau, puis de faire publier dans le hansard, cette réponse additionnelle; cependant, je conçois qu'il serait très avantageux de la faire publier dans le hansard de ce jour, plutôt que d'attendre que nous passions aux questions, lundi. J'espère donc que, dans les circonstances, la députation ne s'opposera pas à l'insertion de cette réponse supplémentaire dans le compte rendu d'aujourd'hui. Plaît-il à la Chambre qu'il en soit ainsi?

Quelques VOIX: Adopté, adopté.

(Note.—Les relevés mentionnés ci-dessus sont publiés dans une annexe de la présente édition des débats.—L'éditeur.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A LA CREATION D'UN COMITE SPECIAL DES CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE DE L'ETAT.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je demande à présenter le projet de résolution suivant:

Qu'un comité permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne soit nommé pour la présente session et chargé d'examiner les questions suivantes:

1.) Quels sont ceux des renseignements relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne par les soins du bureau administratif qu'il y aurait lieu, dans l'intérêt public, de communiquer au Parlement en réponse aux question et aux motions tendant au dépôt de documents, ou autrement;

2.) Quand, par quelle méthode et dans quelles conditions ces renseignements devraient être communiqués, en tenant compte de la nécessité de porter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter une politique (finances comprises), et de placer le bureau administratif dans les conditions les plus propres à rendre sa gestion effective;

3.) Quel mode de vérification de comptes il convient d'adopter et quelle somme de détails on devra inclure dans le rapport annuel;

4.) Si ce comité doit être maintenu et pour quelles raisons il devrait l'être; et que pour les objets ci-desus et pour tous autres objets que le comité jugera d'intérêt public, le rapport annuel du conseil d'administration lui soit soumis; et que ledit comité soit autorisé à requérir la présence de personnes, l'interrogation de témoins sous serment, le dépôt de documents et d'archives et à faire rapport lorsqu'il le jugera à propos

Monsieur l'Orateur, l'objet du présent projet de résolution ayant déjà été discuté à fond en une certaine circonstance et examiné d'une façon moins complète en une autre, il est peu utile que je donne de nouvelles explications à cette heure où j'en propose l'adoption. Le comité dont je propose la nomination est destiné à accomplir un travail aussi difficile qu'il est nécessaire, et il me paraît bon qu'il soit formé dans le plus bref délai—aujourd'hui même, si la Chambre y consent—afin qu'il ait tout le temps voulu pour entendre des témoins, se livrer à toutes les investigations nécessaires, recueillir les meilleurs avis et faire rapport.

Lorsque, il y a une dizaine de jours le sujet s'est trouvé pour la première fois amené sur le tapis, à l'occasion de l'amendement proposé par le chef de l'opposition (M. Mackenzie King) au moment où la Chambre était invitée à se former en comité des subsides, je laissai entendre que la Chambre pourrait fort bien s'occuper de la nomination d'un comité tel que celui qui était mentionné dans l'avis de motion de l'honorable représentant d'Halifax (M. Maclean), comité qui serait chargé, en premier lieu, d'arrêter des conclusions et de faire rapport sur la meilleure manière de renseigner le Parlement au sujet des chemins de fer nationaux, sur le temps et les conditions du dépôt de ces renseignements, et sur la question de savoir s'il en est qu'il serait préférable de ne point communiquer, du moins pour un certain temps. Le 5 avril, quand mon honorable ami d'Halifax eut fait sa motion, j'intervins dans le débat pour préciser davantage les devoirs que, à mon sens, l'on pourrait assigner au comité, en se reportant à la page 1689 du hansard, on verra que je tins alors ce language:

Je n'ai fait qu'une brève description de ce que je crois être matière à délibération pour le comité Je ne prétends pas que ce soit là tout ce qu'il y aurait à examiner. Il est facile de concevoir que la question générale de la transmission de responsabilité dans l'administration même pourrait y être discutée. Je n'ai aucun commentaire à faire sur cette suggestion. Elle pourra être remise à l'étude lorsque la motion dont je donnerai avis ce soir sera discutée.

Et je fis des commentaires sur les quatre avis que j'avais suggérés. A une heure plus avancée de la séance, quand j'eus donné avis de ma motion, je fis cette observation:

Au cours de la discussion sur les chemins de fer nationaux canadiens, j'ai promis que je donnerais avis, ce soir, d'une motion tendant à la formation d'un comité. Je suis prêt à déposer la motion suivant la forme ordinaire, mais comme, de cette façon, les honorables députés n'auraient pas le temps de l'examiner, je crois qu'il est plus que juste que j'en donne lecture ce soir. A ce propos, je dois dire que les directives contenues dans cette proposition ne constituent pas d'une manière définitive le sujet que le comité aura à examiner. Je l'ai fait comprendre au cours de mes remarques.

Par conséquent, le ministère a sans cesse été d'avis de reconnaître au Parlement le droit absolu de passer en revue ce dont le comité pouvait s'occuper dans l'intérêt public, pour les fins de son rapport. Vu qu'on a dit que le rapport annuel ne serait pas déposé, du moins pour toutes les fins—bien que j'eusse déclaré précédemment qu'il serait soumis au comité, qui s'en servirait pour tous ses besoins—on remarquera que, en insérant dans la motion un autre objet, le comité obtiendra le rapport annuel pour cet objet-là aussi, ce qui lui permet de s'en servir pour toutes les fins qu'il peut désirer atteindre.

J'ai découvert quelque part qu'on avait dit que les attributions du comité, telles qu'elles sont indiquées dans ce projet de résolution, étaient purement illusoires. Je crains de ne pouvoir comprendre comment cette épithète peut s'appliquer à ces attributions. A la présente session, comme aux sessions antérieures, la Chambre a souvent discuté la question même qui est commise en premier lieu au comité. Cette question est loin d'être illusoire ; elle est aussi pratique qu'une question peut l'être; quels renseignements réels concernant l'exploitation des chemins de fer nationaux et de la marine marchande du Canada, telle qu'elle est dirigée par le conseil d'administration, serait-il de l'intérêt public de dévoiler au Parlement à l'appel des questions, des motions pour le dépôt de dossiers ou autrement. C'est la première question, et je me demande comment on peut la trouver académique. Il s'agit uniquement de savoir quels renseignements seront donnés au sujet de l'exploitation. Le Gouvernement a toujours été d'avis que les informations touchant l'exploitation et l'administration de la ligne ne doivent pas, jusqu'à ce qu'il se soit écoulé un certain temps—du moins durant la période d'exploitation à laquelle elles se rapportent et jusqu'à ce que le rapport annuel ait été déposé—être livrées aux concurrents de la ligne, au public, aux soumissionnaires rivaux et à tout autre.

En ce qui concerne les affaires de cette exploitations, cette compagnie doit avoir les mêmes droits que les autres, les même avantages de succès. Le ministre juge que c'est essentiel; autrement, inutile de continuer, et nous ferions tout aussi bien d'abandonner l'exploitation d'une aussi vaste entreprise. Tenter de placer l'administration des chemins de fer nationaux dans la situation que l'on a voulu, intentionnellement ou non, c'est paralyser l'exploitation de ces chemins de fer. Il est donc des plus importants de se demander quels renseignements seront donnés sans nuire à l'administration du réseau ni au lieu du service; il est indispensable de savoir quand seront donnés ces renseignements et dans quelles circonstances — peut-être par l'intermédiaire du comité lui-même. Tels sont les deux premiers devoirs que comporte la résolution.

Troisièmement, il appartient au comité d'examiner si nous ne pourrions pas avoir un meilleur système de vérification. Il a été proposé—je dirai, presque exclusivement par l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) — que l'auditeur général ait la responsabilité, sinon immédiate, du moins finale de la vérification. Je sais que des objections d'ordre pratique ont été faites à ce système. Je ne me considère pas assez compétent moi-même pour en juger; je désirerais être éclairé là-dessus. Il est du devoir du comité de se renseigner et de tirer des conclusions. Dans le passé, le conseil des administrateurs a, dans son rapport annuel, adopté le même principe, le même système que le Pacifique Canadien touchant les informations à donner aux actionnaires sur l'exploitation et les affaires de la compagnie. Il est possible que, en ce qui concerne un service de l'Etat, le conseil des administrateurs soit obligé de présenter un rapport annuel plus complet. Cette question est aussi du ressort du comité et, si cette motion est adoptée, la

Chambre exprimera par là le désir que le comité donne une décision à ce sujet.

Enfin, le comité s'enquerra et fera rapport — je ne doute pas que, après avoir étudié les trois premiers aspects de l'affaire, le dernier lui demande peu de temps —sur les fonctions que devra remplir un comité permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande. Il pourrait en venir à la conclusion que ce travail appartiendrait peut-être au comité régulier des chemins de fer de cette Chambre. D'un autre côté, il pourrait être d'un tout autre avis, et décider qu'une surveillance plus stricte serait exercée parmi un comité permanent chargé de cette tâche et d'aucune autre. C'est au comité de se prononcer. Je suis sûr que les honorables députés seront d'avis avec moi que, s'ils envisagent ce problème à un point de vue d'affaires, la Chambre et le Gouvernement, après avoir eu l'avantage d'une rapport soigné et complet du comité, seront en fort meilleure posture pour trancher ces questions qui sont à la base même du succès de l'administration de cette entreprise.

La résolution dit également que le comité aura le rapport annuel et devra décider quelle enquête il fera fondée sur ce rapport. Il proposera lui-même ce qu'il faudra faire et comment il faudra le faire sans enfreindre les droits de l'administration au sujet de l'exploitation. On comprend que le comité pourrait, sans que ce soit dans l'intérêt du pays, nuire sérieusement à l'administration du réseau. Cela serait possible, mais on ne saurait imaginer qu'il le fasse à moins d'en avoir l'ordre.

Inutile de répéter ce que j'ai dit si souvent: jamais un comité nommé par la Chambre n'a été chargé d'un devoir plus important et, je n'en doute pas, plus difficile. Il est incontestable que l'on n'a jamais confié de fonctions plus sérieuse à aucun comité. Je répète que le comité pourrait encore avoir d'autres attributions, mais je crois qu'il en a assez pour s'occuper le reste de la session—ou du moins pendant la plus grande partie de ce qui reste de la session.

En parlant sur ce sujet mardi dernier, je disais qu'il avait été suggéré que le comité pourrait étudier la question de savoir si l'on pourrait apporter quelque amélioration au système d'administration, et faire rapport à la Chambre. On suggérait que peut-être une commission pourrait prendre le rôle des actionnaires dans une compagnie ordinaire. Je ne sais pas si la chose pourrait se faire; je suis porté à croire que non. Mais si la Chambre est d'avis qu'il pourrait y avoir utilité à ajouter aux attributions du comité celle d'étudier la question et de faire rapport, les fonctions du comité pourraient s'étendre à cela. Je n'ai pas besoin de représenter à la Chambre qu'il ne conviendrait aucunement de charger un comité de s'enquérir de la capacité d'un fonctionnaire. Si nous le faisions nous aurions à abandonner tout espoir d'obtenir des fonctionnaires de taille à diriger une entreprise comme celle de la conduite de nos chemins de fer nationaux.

La responsabilité de nommer les directeurs doit appartenir au Gouvernement et seulement au Gouvernement, et nous ne devons pas exposer les fonctionnaires du chemin de fer agissant sous les ordres des directeurs à voir un corps quel qu'il soit reviser ce qu'ils font, sans raison spécifique. Autrement nous pouvons abandonner l'espoir d'avoir des fonctionnaires ou des directeurs à la hauteur de leurs fonctions.

Je n'ai pas besoin de dire que la tâche de diriger une administration de cette importance, entourée de toutes les difficultés qui s'attachent à une administration par l'Etat, n'a déjà rien de trop tentant; les honorables députés peuvent croire que la tâche de se procurer l'homme dont on a besoin pour chaque fonction est plus facile qu'elle n'est. C'est pourquoi, après avoir eu pendant plusieurs années l'expérience de ces difficultés, je dis à la Chambre en tout sérieux, que nous devons avoir soin d'être justes envers ceux à qui nous confions d'aussi graves responsabilités. Nous devons avoir soin de les mettre en état d'accomplir leur tâche de leur mieux. Nous devons avoir soin de ne pas compromettre les intérêts du pays en engageant la Chambre ou un comité de la Chambre dans une voie de nature à faire tort à l'entreprise ou à la direction.

J'ai encore présenté, brièvement à la Chambre mes raisons pour proposer la nomination de ce comité. L'honorable député senior de Halifax (M. Maclean) a discuté très longuement ces raisons. Il n'avait cependant pas d'idées précises sur ce que devait accomplir ce comité. Je ne crois pas qu'il serait sage de donner au cadre des attributions du comité une latitude qui étende sa tâche à tout ce lui lui plairait. Si vous le faites, vous invitez l'extravagance, et vous n'obtiendrez aucuns résultats. Ce n'a pas été l'habitude de ce Parlement. On ne saurait trop appuyer sur la sagesse qu'il y a à bien définir les attributions des co-

mités de cette Chambre. Si vous le faites, vous obtiendrez des résultats concrets, pratiques et précis; mais si votre renvoi est vague, sans objet précis, il est probable que vous vous trouverez en fin de compte où vous en étiez tout d'abord, où il ne vous sera fait aucun rapport. En conséquence, tout en suggérant que les attributions mentionnées dans la motion sont sujettes à tout amendement pratique, concret, que la Chambre pourra juger à propos, je crois qu'il serait sage de ne rien ajouter, quel que soit l'objet en vue, qui pût détruire tout à fait l'utilité du comité.

M. l'ORATEUR: Avant d'entendre l'honorable chef de l'opposition (M. Mackenzie King), je crois qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention de la Chambre sur ceci: qu'une rigoureuse application du règlement ne laisserait à débattre qu'un fragment de cette motion, parce que la Chambre ne doit pas oublier que le chef de l'opposition en a déjà discuté une partie, au moment où la Chambre se formait en comité des subsides, sur une motion demandant la production de documents relatifs aux chemins de fer. On se rappellera que sur une motion subséquente du député senior de Halifax (M. Maclean), ce sujet a été longuement débattu, et comme le voit la Chambre, il est de règlement que le même sujet ne saurait être débattu deux fois dans une même session.

Je n'oublie pas non plus que le premier ministre (le très hon. M. Meighen), a, au cours de son discours, enfreint la règle bien connue qu'on ne doit pas dans une même session se reporter à un débat antérieur; mais je n'ai pas fait d'objection, pour la raison que le premier ministre parlait surtout de la question administrative. Surtout, j'ai songé que cette proposition a trait à un sujet d'extrême importance, d'une importance telle qu'il me paraît indispensable au bien public que des détails de procédure, si je puis dire ainsi, ne viennent pas empêcher le débat d'atteindre toute l'envergure dont il est susceptible. Et j'espère qu'en faisant leurs observations, les honorables députés ne s'écarteront pas des règles plus qu'il ne faut dans les circonstances.

L'hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, par les quelques remarques qui me serviront de réponse à mon très honorable ami (M. Meighen), je n'essaierai pas de m'écarter plus que lui de la proposition qu'il a présentée à la Chambre. Comme mon très honorable ami nous l'a rappelé, ces circonstances sont encore présentes à l'esprit de nos collègues et n'ont pas besoin d'être passées en revue. En un mot, nous avons cherché, en cette Chambre, un moyen de saisir le Parlement des dépenses des chemins de fer de l'Etat. De ce côté-ci, nous avons soutenu cette idée large que, sur ce chapitre, la responsabilité ministérielle est précisément la même que pour les dépenses d'un ministère.

[Le très hon. M. Meighen.]

Autant que je puis voir, il y a trois moyens de renseigner le Parlement. On peut le faire par des réponses à des demandes de renseignements; par des ordres de dépôt de document; ou encore par un comité spécial du Parlement. Pour ce qui est des chemins de fer de l'Etat, et aussi de la marine marchande de l'Etat, le Gouvernement a prétendu qu'il ne serait pas sage,—en tout cas c'est la décision du ministère,—de rien dévoiler sur des points qui touchent à la gestion ou à la régie des voies ferrées ou des navires, et qui nécessitent préalablement une réponse des compagnies, puisqu'on les appelle ainsi, qui dirigent ces grands services publics. Comme nos collègues le savent bien, le Gouvernement, dans la direction de ces exploitations, a adopté, chaque fois, pour méthode de confier la gestion à une corporation. De ce côté, (la gauche), nous soutenons que le Gouvernement agit pleinement dans ses droits en adoptant toute méthode qu'il juge efficace aux fins pour lesquelles le Parlement vote des subsides. Mais nous ajoutons, quelle que soit la méthode adoptée, qu'il ne peut éluder la responsabilité qui, en tout temps, incombe aux ministres de la couronne, de rendre compte aux représentants du peuple de chaque dollar du Trésor que le Parlement a destiné à telle ou telle fin publique.

Naturellement, quand mon très honorable ami donna avis qu'il proposerait qu'un comité soit chargé d'examiner cet aspect de la dépense publique, nous n'étions que trop heureux de voir enfin le Gouvernement annoncer sa détermination de considérer au moins quelque moyen de fournir des renseignements publics là-dessus. Nous avons donc bien accueilli cette proposition de former un comité, permanent ou spécial, qui s'engagerait au moins à ce que le Parlement soit saisi de l'information nécessaire.

Observerai-je que le Gouvernement a pris trois attitudes distinctes quant à cette importante question de renseigner le

Parlement sur les chemins de fer et la marine marchande de l'Etat? La première, celle de la dernière session, peu après que le Parlement eût été informé d'un déficit d'environ 48 millions dans la gestion du réseau national, c'était que le Parlement obtiendrait tous les renseignements possibles avec toute latitude pour s'enquérir des détails sur telle et telle partie de l'administration, de l'exploitation ou de la régie: tout ce qu'on demandait, c'était que le Parlement attendît le dépôt du rapport des administrateurs. En d'autres termes, on nous demandait, en votant les prévisions budgétaires de l'année, d'attendre le dépôt des pièces; qu'une fois le crédit accordé, nous aurions le droit aux renseignements les plus complets; et que nous pourrions avoir des réponses à n'importe quelle question qui serait posée.

La deuxième attitude prise par le Gouvernement est celle qu'on a remarquée pendant toute cette session, et qui a consisté à refuser au Parlement toute information touchant les services publics, sauf les choses entrant dans le domaine très restreint de la correspondance entre les députés et l'extérieur. En prenant cette attitude, le Gouvernement a agi absolument à l'encontre de l'opinion publique, je dirai même à l'encontre des désirs de ses propres partisans. La conséquence de tout cela est que nous voici en face d'une troisième attitude qui consiste à offrir au Parlement un comité pour rechercher les modes et moyens qu'il convient d'adopter pour renseigner le public sur ces grandes entreprises de l'Etat. Nous prétendons, monsieur l'Orateur, que la première de ces attitudes est la seule que le Gouvernement ait le droit de prendre. Puisqu'il s'agit de l'emploi des fonds publics, le Gouvernement doit donner tous les renseignements possibles, et il n'a pas le droit de restreindre les pouvoirs qu'a le Parlement de recevoir ces renseignements, en chargeant un comité de déterminer la mesure dans laquelle ils pourront être fournis.

Mon très honorable ami nous ayant fait part de son intention de proposer la formation d'un comité, nous avions naturellement hâte de connaître les termes exacts de sa proposition, et, maintenant qu'ils nous sont connus, nous nous apercevons, en les examinant, que le comité que l'on propose n'est pas tant pour renseigner le Parlement, que pour restreindre cette information. Nous disons que cette situation est tout à fait irrégulière. Au lieu de chercher le moyen de restreindre l'information désirée par le Parlement au sujet des services publics pour lesquels on dépense des millions, le Gouvernement devrait s'appliquer à trouver le moyen de fournir au Parlement tous les renseignements possibles sur ces importantes entreprises.

Qu'on me permette d'attirer l'attention de la Chambre sur les différents articles du projet de résolution. Mon très honorable ami propose que le comité soit chargé en premier lieu de rechercher:

> Quelles sont ceux des renseignements relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux et de la marine marchande du Canada par les soins du conseil d'administration qu'il y aurait lieu, dans l'intérêt public, de communiquer au Parlement, en réponse aux questions, motions pour production de documents ou autrement.

Nous n'avons pas besoin d'un comité pour cela. La Chambre a le droit de se faire donner n'importe quel renseignement touchant les grandes questions d'intérêt public. Voilà ce que nous prétendons, au lieu de s'en remettre à un comité pour savoir quels renseignements peuvent nous être fournis. Nous prétendons que c'est le devoir du Gouvernement de donner les informations demandées par les membres du Parlement ou bien alors de prendre la responsabilité de les refuser. Il n'est pas obligé de donner les renseignements, mais s'il les refuse, il doit prendre la responsabilité d'un pareil refus. Il ne peut pas échapper à l'obligation fondamentale pour tous les ministères de rendre compte au Parlement de toutes transactions d'ordre public et de lui donner dans la mesure la plus complète tous les renseignements que celui-ci peut demander. Essayer de restreindre ce droit en confiant à un comité le soin de déterminer quelles devront être les renseignements à donner, équivaut à priver la Chambre d'un droit qu'elle possède et qu'elle doit conserver, si elle veut continuer à exercer les pouvoirs qui ont toujours été attribués aux représentants du peuple au Parlement. La seconde question que mon très honorable ami propose de soumettre au comité est la suivante:

> Quand, par quelle méthode, et dans quelles conditions, ces informations devraient être communiqués.

Là encore la même chose se répète. Ce comité n'est évidemment pas institué dans le but de fournir au Parlement tous les renseignements touchant les services publics, mais de déterminer si, quand et comment les renseignements pourront être donnés. Nous prétendons que l'information ne doit être sujette à aucune restriction, à part des cas où le Gouvernement prendra sur lui la responsabilité de la refuser. Nous ne pouvons pas dégager le Gouverne-

ment de cette première et fondamentale obligation, en sanctionnant le renvoi de la question à un comité qui va restreindre les droits et prérogatives de la Chambre. La question suivante est aussi soumise au comité:

(3) Quel mode de vérification des comptes il convient d'adopter, et quelle somme de détails on devra inclure dans le rapport annuel.

C'est une matière à étude qui conviendrait parfaitement à un comité, mais cela ne nous avance pas beaucoup vers la solution du grand problème que le pays envisage actuellement. Cela ne nous permet pas de nous renseigner sur la manière dont a été causé ce déficit de 70 millions de nos chemins de fer nationaux. Or, c'est justement ce que nous désirons savoir, c'est ce que le peuple du pays veut apprendre et si l'on doit trouver une solution au problème des chemins de fer du pays, on n'y parviendra qu'en donnant au Parlement et au public une entière connaissance des faits et les plus complets renseignements pour appuyer leurs propositions. Donc, toute allusion à un système d'apuration de compte, même si cela peut nous être utile sous d'autres rapports, ne sert à rien en ce qui touche la question principale dont le pays s'occupe aujourd'hui. La dernière allusion faite au comité est celle-ci:

Si ce comité doit être maintenu et pour quelles raisons il devrait l'être...

Ici, encore, nous nous écartons complètement de la question principale. La résolution continue:

...que pour les objets ci-dessus et pour tous autres objets que le comité jugera d'intérêt public, le rapport annuel du conseil d'administration lui soit soumis; que ledit comité soit autorisé à requérir la présence de personnes, l'interrogatoire de témoins sous serment, le dépôt de documents et d'archives, et à faire rapport lorsqu'il le jugera à propos.

En ce qui regarde cet article qui renvoie au comité le rapport annuel du bureau d'administration, permettez-moi de dire une chose que la Chambre, je crois, reconnaît assez bien et c'est qu'un comité spécial n'a pouvoir de s'occuper que de ce qui lui est soumis par le Parlement. Or, de la manière dont elle est rédigée, la résolution expose un certain nombre de sujets qui doivent être soumis au comité spécial projeté. Il s'ensuit, par déduction, que les questions qui ne sont pas explicitement exposées dans la résolution ne sont pas du ressort du comité spécial. Conséquemment, au lieu de voir ce comité spécial siégeant pour donner au Parlement des détails sur toutes les importantes questions sur lesquelles nous avons demandé des renseignements, ce comité supposera sans doute que ses pouvoirs sont restreints aux questions qui lui ont été explicitement exposées par la Chambre des communes.

[L'hon. Mackenzie King.]

Nous croyons donc, monsieur l'Orateur, qu'au lieu de mettre une foule de restrictions aux devoirs du comité, au lieu de limiter ses pouvoirs, la Chambre des communes devrait lui accorder les plus grands pouvoirs pour enquêter sur toutes les questions touchant à la direction, l'exploitation et l'administration des chemins de fer nationaux et de la marine marchande du Canada, ces deux services publics étant les plus importants et les questions qui s'y rattachent étant probablement celles qui occuperont le plus le temps de la Chambre durant la session actuelle.

Voici, monsieur l'Orateur, comment les députés de la gauche envisagent la motion de mon très honorable ami. En ce qui regarde les questions soumises au comité, permettez-moi de compléter ce que j'ai dit en citant les remarques faites l'autre jour par mon très honorable ami, quand il a parlé du comité qui fait l'objet de sa résolution. Le 5 avril, comme on le verra à la page 1690 du hansard non révisé, mon très honorable ami disait:

Il ne faudra jamais croire que nous devrions conférer à un comité des pouvoirs ou des devoirs qui excéderaient ceux que nous sommes nous-mêmes prêts à assumer. Ainsi, s'il n'est pas dans l'intérêt national que nous intervenions dans l'administration de cette ligne de manière à nuire à son efficacité en donnant en Chambre —ce que la Chambre a décidé de ne pas faire— tous les renseignements, quels qu'ils soient, le Parlement ne conférera certes pas à un comité le pouvoir de faire ce que le Parlement lui-même ne devrait pas faire en vue de l'intérêt public. Il ne faut pas penser à cela.

Cette déclaration de mon très honorable ami doit être lue en même temps que cet article de la motion qu'il vient de déposer devant la Chambre et qui établit l'étendue des prérogatives du comité dans son travail. Mon très honorable ami a clairement laissé entendre qu'il ne se propose pas de permettre au comité de chercher des renseignements du genre de ceux que le Gouvernement a refusé de donner à la Chambre. Nous prétendons qu'un comité spécial devrait être formé dans le but d'obtenir pour le compte du Parlement les ren-

seignements que les autres sources lui ont refusés et, sous ce rapport, nous sommes d'avis que le comité devrait avoir les pouvoirs les plus étendus que la Chambre soit en mesure de lui accorder.

Permettez-moi de dire, en passant, que, même si la motion de mon très honorable ami touche aux chemins de fer et aux transports maritimes, il en limite les divers paragraphes à des questions qui n'intéressent que les chemins de fer. Nous pensons qu'on devrait imposer au comité les mêmes devoirs et l'investir des mêmes pouvoirs au sujet de la marine marchande du gouvernement canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est notre intention.

L'hon. MACKENZIE KING: Je suis heureux que nous ayons pu élargir même dans cette mesure le champ d'action du comité. Je me demande si c'est aussi l'intention que le comité puisse engager un avocat conseil et des experts dans le transport pour l'aider dans son travail. Il doit être évident aux honorables députés qu'en raison de l'étendue et de la nature technique d'un grand nombre de détails des transactions de la marine marchande réellement utiles à la Chambre s'il n'a pas le droit de s'adjoindre un avocat conseil et surtout des experts en matière de transport, pour l'aider à remplir ses devoirs. Je propose donc dans l'amendement que je vais présenter de suggérer qu'on accorde ces droits et ces pouvoirs plus étendus. Les pouvoirs du comité ne devraient être aucunement limités; au contraire le Parlement devrait revêtir les plus larges pouvoirs dont il puisse disposer.

Comme le dit mon très honorable ami, il faudra probablement qu'un comité consacre tout le temps disponible jusqu'à la fin de la session pour s'occuper des différents sujets dont il a donné un aperçu. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire qu'au sujet des chemins de fer nationaux canadiens et de la marine du gouvernement canadien, nous achèverons cette session sans obtenir aucun renseignement relativement aux faits que nous avons cherché à éclaircir. Nous aurons un rapport d'un comité, donnant, malgré l'objection de mon honorable ami à l'expression, un exposé académique de certaines méthodes de procéder. Mais nous n'aurons pas les faits et les renseignements qui expliqueront au public les énormes déficits accumulés durant les quelques années dernières et qui seront probablement plus grands l'an prochain, nous n'aurons pas non plus les éclaircissements nécessaires pour nous permettre de discuter intelligemment toute la situation relative aux chemins de fer et à la navigation. Dans les circonstances, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding):

Que tous les mots après le mot "session", deuxième ligne, et jusqu'à la fin, soient biffés, et remplacés par ce qui suit:

"Que ce comité pourra connaître de toute question touchant d'une façon quelconque aux chemins de fer que le Gouvernement possède ou contrôle, soit sous la direction du département des Chemins de fer et des Canaux, ou d'une corporation dont le Gouvernement est actionnaire—qu'il s'agisse ou non de la construction ou de l'exploitation—à compter du jour où le Gouvernement a nommé un bureau de directeurs de la compagnie du chemin de fer Canadian Northern jusqu'aujourd'hui; et aussi connaître de toute question touchant d'une façon quelconque à la marine marchande du gouvernement canadien, soit du chef de la construction ou du service des navires, et que ce comité aura pouvoir de faire quérir papiers, personnes et archives, de retenir des conseillers et experts en matière de transport, et de faire de temps à autre tels rapports et recommandations qu'il jugera d'intérêt public."

Au sujet de cet amendement, j'espère que la Chambre ne perdra pas de vue que le pays demande aujourd'hui que l'on fasse la lumière complète sur toutes les circonstances qui ont occasionné un déficit d'environ $48,000,000 l'an dernier et de $70,000,000 cette année sur les chemins de fer nationaux et qu'aussi le Gouvernement demande au Parlement de voter pour les chemins de fer et les canaux une somme de $167,000,000 en vue des dépenses de l'an prochain, tandis que jusqu'à présent nous n'avons pu avoir aucun renseignement d'un caractère substantiel ou essentiel sur l'exploitation, le contrôle et l'administration de ces services publics. C'est pour permettre au Parlement et au pays d'obtenir la lumière la plus complète sur ces vastes dépenses des deniers publics que cet amendement a été rédigé dans la forme claire qui lui a été donnée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): Je suis heureux de savoir qu'il y a quelque chose sur quoi je peux tomber cordialement d'accord avec mon honorable ami (M Mackenzie King). Nous sommes d'accord que la situation actuelle des chemins de fer,—déficits et exploitation générale—est grave. Mais nous différons légèrement sur la méthode à employer pour résoudre la difficulté et c'est parce que le Gouvernement, entre autres choses, se rend compte de la gravité de la situation et de son importance que nous sommes désireux

d'avoir le meilleur comité possible pour étudier le sujet qui lui sera soumis avec la détermination d'arriver à une solution parfaitement claire et simple qui pourra servir à renseigner la Chambre d'une façon substantielle et intelligente.

D'abord, je ne sache pas, que pour l'objet de cette motion, il importe beaucoup de préciser ce que le Gouvernement a fait pour donner des renseignements. Peu importe que nous ayons bien ou mal agi, nous désirons savoir s'il ne serait pas possible d'adopter une meilleure méthode, une méthode plus simple et plus pratique que celle qui a été employée à venir jusqu'aujourd'hui. Les observations de mon honorable ami sont absolument au point sous un rapport: c'est-à-dire en tant qu'il s'agit de la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement. Il prétend qu'il fut entendu l'année dernière que les renseignements ls plus complets seraient communiqués au Parlement aussitôt que le rapport serait déposé sur le bureau. Or la situation est encore la même aujourd'hui; elle n'a pas été modifiée d'un *iota*. Les rapports ont été déposés et non seulement ils sont à la disposition des représentants du peuple, mais ils sont susceptibles d'être remis entre les mains de n'importe quel comité compétent à la demande ou sur la motion de n'importe quel député. Cependant, cet année comme l'année dernière, les membres de la gauche ne se sont pas occupés du rapport annuel aux fins d'obtenir les renseignements qu'ils jugent nécessaires au but qu'ils visent. Ils prétendent que, cette année, nous leur avons refusé tous les renseignements demandés; cependant la situation est exactement la même que l'année dernière. En tant qu'il s'agit du dépôt des rapports. Or, si j'ai bien saisi le sens des observations de mon honorable ami—et j'ai fait de mon mieux pour atteindre ce but—il voudrait apparemment que le Gouvernement communiquât au Parlement tous les renseignements demandés, sans quoi il devra accepter la pleine et entière responsabilité de son refus.

L'hon. MACKENZIE KING: Très bien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'entends mon honorable ami qui dit: "Très bien". Si c'est là la situation, pourquoi se fait-il tant de mauvais sang? Pourquoi se montre-t-il si irrité? Nous avons refusé de communiquer certains renseignements et nous avons accepté la responsabilité de notre refus; mon honorable ami devrait donc être parfaitement heureux. Cependant, nous désirons faire encore plus, nous ne voulons pas laisser cette importante question à la décision arbitraire du Gouvernement quel qu'il soit. Loin de nous l'idée d'adopter pareille attitude, s'il est possible de découvrir un moyen, en tenant compte de la valeur énorme de ces entreprises et de la tâche ardue de les gérer convenablement, de communiquer de temps à autre au Parlement des renseignements plus complets que par le passé. Nous tenons à mettre fin à une situation qui paraît être de nature à causer tant de satisfaction à mon honorable ami.

La motion est rédigée de façon à inclure les navires aussi bien que les chemins de fer de l'Etat. L'intention est évidente, puisque les deux entreprises sont gérées par la même commission; c'est le même conseil d'administration, les mêmes administrateurs, qui gèrent les affaires tant de notre marine canadienne que de notre réseau de chemins de fer nationaux. La motion en discussion vise les deux exploitations ainsi que les administrateurs qui les gèrent; elle confère au comité la même juridiction tant sur les navires que sur les chemins de fer de l'Etat. J'incline donc à croire que mon honorable ami est très satisfait de la situation actuelle. Il aimerait à le voir se perpétuer: c'est-à-dire se voir refuser les renseignements qu'il demande.

L'amendement que mon honorable ami propose—bien que j'ai à peine eu le temps de le parcourir à la hâte tandis qu'il avait la parole—me confirme dans l'opinion qu'il est parfaitement sincère lorsqu'il déclare que la situation ne devrait pas être modifiée. En somme, à quel propos la question est-elle amenée sur le tapis? Une demande de renseignements l'a fait surgir purement et simplement. Or, je remarque que dans son amendement, mon honorable ami se garde bien de faire la moindre allusion à la brûlante question concernant cette demande de renseignements. La question est absolument laissée dans l'ombre—le Parlement n'a pas tant hâte que cela, c'est évident, d'obtenir les renseignements demandés. Au lieu de cela—au lieu de se tenir dans les bornes d'un domaine bien défini—l'amendement de mon honorable ami embrasse un domaine si vaste, qu'à moins d'élaborer un programme particulier et définitif, je ne sais à quelle date nous pourrions attendre un rapport du comité; le rapport se ferait attendre longtemps; il ne saurait être déposé en deça d'une période de temps raisonnable—cependant, mon honorable ami entend soumettre l'exploration de ce vaste domaine à l'attention du comité.

Dans quel but? Quelle est son idée? Je n'en sais rien. Est-ce qu'il désire une enquête générale ou bien veut-il que l'on

s'enquiert pour quelle raison à un moment donné, les voies ferrées ont été construites dans une certaine direction, ou encore, pour quelle raison a-t-on construit une traverse à niveau sur telle ferme dans telle rang et ainsi de suite? Ce sont là des questions ayant des rapports assez éloignés avec le présent problème auquel, je le suppose, nous sommes tous sincèrement désireux de donner une solution. Peu importe les rapports éloignés que ces questions peuvent avoir avec le problème du jour, mon honorable ami propose qu'elles soient soumises à l'examen du comité auquel il désire accorder les pouvoirs de faire une enquête générale sur la situation.

Mon honorable ami a commis encore une erreur dans un autre ordre d'idées. Il affirme, qu'au lieu de chercher des excuses pour avoir refusé de communiquer certains renseignements au Parlement, le Gouvernement devrait viser à découvrir les voies et moyens de fournir les renseignements les plus complets aux représentants du peuple. Voilà exactement ce que nous tentons d'accomplir à l'heure qu'il est; voilà exactement le problème que devra résoudre le comité parlementaire. Je ne sache pas quelle autre ligne de conduite pourrait adopter le Gouvernement dans le but de fournir au Parlement tous les renseignements désirables et éviter en même temps de faire tort à ces deux entreprises nationales.

De plus, mon honorable ami prétend que le comité ne sera revêtu d'aucuns pouvoirs, sauf en ce qui a trait à ces trois questions—les documents renfermant les renseignements demandés, la méthode à suivre pour les communiquer au Parlement et la vérification des comptes.

Je désire faire observer en passant que le rapport a été entièrement soumis au comité; il est dans ses mains et il a, par suite, le droit d'examiner tout ce qui en ressort. Mon honorable ami ne trouvera absolument rien que ce rapport n'embrasse directement ou indirectement.

Mon honorable ami fait cette autre remarque que rien dans la résolution ne donne à la gauche les renseignements qu'elle désirerait beaucoup avoir, c'est-à-dire pourquoi le déficit est aussi considérable. Peut-être que nos collègues ont meilleure mémoire que moi, mais quelqu'un parmi eux se rappelle-t-il avoir jamais vu au Feuilleton, la demande des causes d'un déficit aussi considérable? Jamais personne n'a entendu parler de pareille demande. D'autre part, nous avons entendu parler de questions tendant à montrer que le déficit devrait être plus considérable, de questions tendant à savoir pourquoi un agent ne travaille pas vingt-quatre heures par jour, pourquoi le bureau n'est pas ouvert vingt-quatre heures par jour, pourquoi il n'y a pas à tel endroit une gare régulière au lieu d'une simple halte. Ce sont là les questions que l'on pose d'ordinaire.

M. McMASTER: Mon honorable ami me permet-il ici de l'interrompre? Le ministre des Finances ne se souvient-il pas de questions inscrites au Feuilleton, dont l'objet était de savoir pourquoi les directeurs des chemins de fer nationaux canadiens étaient en même temps administrateurs de quelque autre entreprise, et quelles affaires l'on a faites avec les compagnies dans lesquelles ils avaient des intérêts.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne sache pas que ce soit là une réponse à ma question. Je ne sais trop si le but de nos collègues a été de savoir si les hommes à qui l'on a confié l'administration du réseau étaient si peu dans le monde des affaires que nulle autre association commerciale ait pu avoir confiance en eux. Mais ce n'est pas là une question tendant à savoir pourquoi le déficit est aussi considérable et ce que l'on peut ou doit faire pour le réduire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami se souvient d'une question tendant à savoir si la houille employée sur les navires de l'Etat avait été achetée avec concurrence d'enchères ou privément? Se souvient-il d'un refus de répondre à cette question?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Autant que je me souvienne, la question dont parle l'honorable député tendait à savoir, non pas seulement si le charbon avait été acheté sur soumissions, mais aussi à obtenir des informations sur les soumissionnaires. La réponse à cette question fut, autant que je me le rappelle, que la houille avait été achetée avec concurrence et publicité, mais l'on refusa de répondre à la demande relative aux soumissionnaires. Quoi qu'il en soit, ce que je dis en toute confiance, c'est qu'il nous serait impossible, par des questions posées dans la salle, de jamais savoir pourquoi les chemins de fer ne rapportent rien. Cela est absolu-

ment impossible. D'autre part, il se peut fort bien qu'avec un comité convenablement établi et dirigé, comme celui-ci le sera sans doute, il en résulte beaucoup de bon.

L'honorable député demande en outre à savoir si l'on pourra retenir les services d'un avocat. J'ai eu bien souvent à traiter de choses relatives aux chemins de fer et je suis encore à me demander si jamais un cultivateur comparaissant devant la commission, dans quelque affaire de tarif, de bestiaux ou autre a jamais eu à se reprocher de n'avoir pas avec lui un avocat. Après tout, quoique fort sérieuses et fort importantes, les questions dont il s'agit, ne relèvent pas du droit, et je suis sûr que le comité saurait se tirer d'affaire sans l'aide d'un avocat.

Il y a dans la Chambre des membres du barreau et je me doute que quelques-uns d'eux feront partie de ce comité. Il me semble donc bien inutile de faire les frais d'un avocat. Pour ce qui est de spécialistes en matière de trafic, je me demande de même s'il est bien nécessaire d'avoir leur témoignage. Ce qu'il faut, c'est d'arriver à connaître les faits relativement aux transports. Peut-être le comité pourra-t-il trouver un expert qui n'ait point d'intérêt dans l'un ni dans l'autre réseau, d'un expert qui ne soit lié ni à l'un ni à l'autre, mais j'en doute. Il me semble que le mieux est de laisser ouverte cette question d'avocats et d'experts, de façon que le comité puisse au besoin revenir devant cette Chambre et lui demander l'autorisation d'engager de tels aides.

Somme toute, monsieur l'Orateur, voici comment nous envisageons la chose. Nous avons le désir sincère d'une amélioration, mais il nous semble qu'une enquête générale sur ce qui s'est passé dans les administrations de chemins de fer du Canada ne nous aidera guère à décider ce qui doit être fait dans la présente circonstance.

D'un autre côté, ce comité est directement saisi de quelque chose de définie, et demandant une réponse définie, laquelle réponse peut-être, ainsi que nous l'espérons bien, d'un grand secours pour aider à la solution de la question des chemins de fer.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur l'Orateur, je suis heureux que cette question, qui est d'une extrême importance, ait été circonscrite à ce que je puis appeler ses limites les plus étroites, c'est-à-dire circonscrite à des points que le public comprendra bien, et au sujet desquels je ne crois pas qu'il puisse s'élever de malentendus. Ce semble être le désir général de la Chambre qu'un comité soit institué pour s'enquérir de tout cela.

La question est de savoir quels seront les pouvoirs attribués à ce comité. Quand ce comité sera formé, il contiendra sans doute une majorité de membres appuyant le Gouvernement. Il en résulte que nous ne pourrons pas décider de quelle manière ce comité exercera ses pouvoirs; c'est un risque à courir.

La motion du premier ministre donne au comité certains pouvoirs spécifiques et limités. Je ne suis pas avocat, mais quelque part dans les archives poudreuses de la profession judiciaire, je crois qu'il y a une maxime énonçant que l'expression d'une chose est l'inclusion d'une autre; et si vous spécifiez dans un statut ou document public un certain nombre de choses vous excluez par là même toutes les autres choses. Si je fais ici erreur dans ma doctrine judiciaire, il se trouvera bien quelqu'un pour rectifier. Dans tous les cas, si ce n'est pas une maxime juridique c'est du sens commun.

La motion du premier ministre assigne certains sujets au comité; cela signifie qu'il ne pourra considérer aucun autre sujet. L'amendement proposé par mon honorable ami le leader de l'opposition comprend tout. Je désire qu'on remarque bien ceci. L'amendement comprend chaque pensée et chaque mot de la motion du premier ministre. Mais nous allons plus loin.

C'est là le point. L'honorable ministre nous dit: Non, vous ne devez pas aller plus loin. Pourquoi aller plus loin? Nous nous trouvons en face de grandes difficultés, c'est-à-dire d'un problème financier d'une extrême gravité ayant entraîné l'année dernière un déficit très considérable, qui nous expose cette année à un déficit encore plus élevé, et on dit même que ce déficit sera encore plus énorme l'année prochaine. En ce qui concerne tout cela, je ne porte aucune accusation; je n'accuse aucun des administrateurs du réseau; je ne m'en prends même à personne; j'ignore en quoi peuvent consister les difficultés. Si l'on me demande: Avez-vous une solution particulière à offrir pour ce grand problème? Je réponds franchement que je n'en connais point. A ce sujet, je ne diffère probablement pas de ces honorables messieurs. Mais si l'on nous demande de proposer une solution; assurément la première chose que nous devons faire, c'est de nous procurer le plus possi-

ble de renseignements, tous les renseignements, non pas sur tel ou tel point, mais sur tous les points qui d'une façon quelconque se rapportent à cette opération, ou qui peuvent d'une façon quelconque contribuer à remédier aux conditions que nous désirons tous améliorer.

Je le répète, je ne viens pas accuser les administrateurs, et en réalité je ne porte aucune accusation. Chaque fois que j'ai eu des rapports avec tous ceux qui peuvent être concernés dans la gestion de ces chemins de fer j'ai toujours reçu l'accueil le plus courtois, et la dernière pensée que je pourrais avoir serait de supposer qu'on a pu mal agir. Voici la situation: un énorme déficit de 70 millions, égal aux dépenses totales du Canada il y a à peine quelques années. Eh bien, ce grand problème financier exige de notre part une très sérieuse considération, et de la nature la plus impartiale. En d'autres termes, nous devons ici mettre de côté toutes considérations de partis. C'est cela que nous désirons. Mais assurément les membres du cabinet doivent voir que quand ils débutent en mettant des restrictions à l'enquête et en nous disant: "Vous pouvez faire une enquête sur cette chose particulière, mais non pas sur une autre", assurément, dis-je, c'est là une attitude qu'ils ne pouvent pas justifier devant le peuple. Notre proposition est d'instituer ce comité et de lui attribuer des pouvoirs illimités.

Mon honorable ami le ministre des Finances, et je crois aussi le premier ministre, nous ont dit qu'à moins de donner à ce comité certaines instructions particulières pour faire une chose particulière, cela ne servirait à rien. C'est là une doctrine fort étrange. Nous instituons souvent des comités en termes généraux. J'ai ici devant moi les termes en lesquels a été constitué le comité des pensions. Suivant mon honorable ami, ce comité, n'ayant pas reçu d'instructions, ne fera rien; mais nous savons bien qu'il donne son attention à ce sujet important, et nous ne doutons nullement qu'il en arrivera à une solution qui sera d'une grande valeur. Voici la motion:

Qu'un comité spécial soit nommé pour étudier les questions relatives aux pensions, à l'assurance et au rétablissement des soldats démobilisés, et aux modifications que le comité pourra proposer ou étudier relativement aux lois existantes; que ce comité ait pouvoir de requérir l'audition de témoins, la production de documents et l'impression de ses délibérations et des dépositions reçues pour son usage; et que l'application de la règle 11 soit suspendue à cette fin.

C'est exactement ce que nous proposons maintenant, mais la proposition est formulée différemment. Nous disons: Voici un grand problème; nommez votre comité et conférez-lui des pouvoirs absolus. A ce sujet, le premier ministre a fait une observation que l'approuve entièrement. Le comité, a-t-il dit, aurait le pouvoir de créer des embarras à l'administration du réseau, mais il a ajouté "il est inconcevable qu'il le fasse." Je me range de cet avis. Je déclare que ce comité, à la nomination duquel aucune restriction ne serait attaché, ne causerait ni embarras, ni ennuis à l'administration, et qu'il ne citerait pas devant lui des gens dont la présence serait inutile.

Il serait autorisé à faire une foule de choses; cependant, j'admets comme le premier ministre l'a déclaré, qu'il est inconcevable qu'il le fît. Dans ce cas, pourquoi lui refuser toute la latitude possible? Je ne saurais pour tout au monde concevoir la nécessité de lui imposer des entraves, de déclarer qu'il n'aura pas ses coudées franches, mais qu'il sera tenu de soumettre des conclusions concernant certaines affaires particulièrement et ne concernant que celles-là.

Par notre motion, nous disons: Que le comité présente un rapport sur tout ce qui, à son avis, est de nature à faciliter la solution du problème. Voilà la grande tâche. A chaque étape, nous aurions pleine liberté de restreindre l'activité du comité; à chaque étape, nous devrions avoir une enquête au grand jour, persuadés que le comité sera raisonnable, que ses membres useront de leurs prérogatives de députés en étant pénétrés du sentiment de leurs devoirs envers la Chambre et le pays, et qu'ils soumettront les conclusions qui leur paraîtront justes et légitimes. Tout ce que vise la motion du premier ministre est compris dans notre amendement, qu'on ne se méprenne pas à ce sujet. Tout ce qu'il demande, nous le demandons aussi; cependant, nous déclarons que, si ce comité peut apprendre quelque chose de plus, nous devrions assurément en avoir le bénéfice et que le comité doit être libre de toutes sortes d'entraves.

La chose me paraît si simple que, franchement, je ne pourrais pas la discuter longuement; les principes sont trop évidents, trop clairs. Il s'agit de savoir si nous aurons une enquête restreinte et bornée ou si nous laisserons le comité absolument libre d'user de sa discrétion dans cette affaire, de remplir ses devoirs envers la Chambre et le pays, de solliciter tous les renseignements accessibles, de suggérer à la députation tout ce qui, à ses yeux, pourra aider à la solution du problème.

Notre amendement lui permettrait d'agir de cette façon; mais la motion du premier ministre lui apprend que, bien qu'il puisse avoir des idées au sujet d'une solution, il n'en doit pas souffler mot, parce que cela n'est pas compris dans le cadre de la motion. Nous devons opter entre une enquête complète—et c'est ce que le pays demande—et une enquête restreinte.

Je déclare de nouveau que je ne porte pas d'accusations et que je ne fais pas entendre de plaintes. Nous nous trouvons en présence d'un grand problème financier qui préoccupe le pays, et qui le préoccupe à bon droit. Je l'aborde avec l'intention de rendre justice à tous les intéressés. Je ne me plains de rien, je ne fais aucun reproche. Je déclare que tout ce qu'il nous faut, c'est de la lumière. Obtenons les éclaircissements les plus complets et tâchons de trouver une solution.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Se faisant l'écho du chef de l'opposition (M. Mackenzie King), l'honorable député persiste à désigner le comité que le premier ministre propose d'établir comme un comité qui aurait pour objet de restreindre les renseignements. Il donne à entendre que l'amendement projeté remédierait à ce prétendu défaut en créant un comité qui aurait mission de se procurer de tous côtés des renseignements sur tout ce qui, infime ou important, a trait à l'exploitation ou à la régie des voies ferrées ou de la marine marchande.

En assumant cette attitude, les honorables députés refusent simplement d'examiner la première question qui se présente; leur motion est une pure pétition de principe. Le comité que demande le leader de la Chambre est un comité qui étudiera comment nous pourrions supprimer l'obstacle qui nous empêche de faire de la lumière sur le sujet. Il nous faut admettre le droit que possède la Chambre d'obtenir tous les éclaircissements nécessaires pour bien accomplir son devoir de surveillance de la dépense des fonds publics. D'un autre côté, la Chambre est tenue de protéger le public contre le tort que pourrait lui causer la publication de tous les détails de l'exploitation de ses entreprises que d'autres concurrencent.

C'est en face de ce problème que nous nous trouvons et le comité en question, loin d'avoir pour objet d'étouffer la lumière, a pour but de conseiller au ministère le meilleur moyen, d'après lui, de se renseigner autant que possible sans causer le tort dont j'ai parlé. Et, quelle est à ce sujet l'attitude de ces messieurs? Notre principe, disent-ils, est que, en dépit de l'intérêt public, nous devons obtenir tous les renseignements se rattachant aux détails de l'exploitation de ces voies ferrées, et que nous refusons d'examiner un seul instant si l'obtention de ces renseignements ne serait pas infiniment plus dommageable à l'intérêt public que le refus de nous les communiquer. Je le demande à la Chambre: est-ce là une attitude sensée? Est-ce l'attitude que devrait prendre un parlement soucieux de protéger les intérêts matériels de la population canadienne? Ne saute-t-il pas aux yeux que notre premier devoir est de décider dans quelle mesure il est essentiel que des renseignements soient communiqués? On peut admettre qu'il existe un droit absolu de les obtenir; cependant, il n'est pas toujours sage ni prudent d'exiger la reconnaissance de droits absolus. Certes, personne ne louerait hautement la conduite d'un agent ou d'un mandataire qui, ayant le droit absolu d'obtenir et de divulguer certains renseignements, insisterait sur l'exercice de ce droit, même au détriment de son patron ou de ses mandants.

Ce que nous invitons la Chambre à faire, c'est d'abord de soumettre au comité la question de savoir comment nous nous procurerons les éclaircissements nécessaires sans nuire à l'intérêt public. La députation devrait certainement consentir à l'examen de cette question.

L'hon. M. FIELDING: Le comité ne l'étudierait-il pas?

Le très hon. M. DOHERTY: Nous invitons le comité à l'étudier. L'honorable député s'oppose à cette requête.

L'hon. M. FIELDING: Non.

Le très hon. M. DOHERTY: Suivant mon honorable ami, il faudrait dire au comité que nous n'avons que faire de ses avis et de son rapport quant aux renseignements qui doivent être communiqués, et que nous le chargeons de recueillir tous les renseignements qu'il pourrait lui venir à l'idée de demander. L'honorable député semble ne pas comprendre que la nomination de ce comité a pour objet de nous permettre de décider une question préliminaire qu'il faut de toute nécessité trancher avant de se mettre à recueillir des renseignements. Supposons que, nommé aux conditions énoncées dans l'amendement, le comité se mette, comme il serait, au dire de la gauche, autorisé à faire,—à recueillir tous les renseignements ayant trait aux détails de l'exploitation des voies ferrées: ce n'est

qu'après qu'il aurait dévoilé certaines choses que nous apercevrions que ces choses n'auraient pas dû être portées à la connaissance du public. La situation serait sans remède; une fois tous les renseignements obtenus, nous aurions, en effet, à décider si certains détails auraient ou n'auraient pas dû être dévoilés. Je le demande à la députation: n'est-il pas raisonnable de tâcher de régler l'action de ce comité et celle de ses successeurs—en supposant qu'il doive subsister—le simple bon sens n'exige-t-il pas qu'on décide tout d'abord quels sont les renseignements qu'il y a lieu de recueillir et quel est le meilleur moyen de s'y prendre pour les obtenir? Après cela, il sera encore temps. . .

M. ARCHAMBAULT: Mon très honorable ami prétend-il qu'il faille charger un comité d'examiner la question de savoir quels sont les renseignements qu'il y aurait lieu de communiquer à la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: C'est ce que dit la motion.

Le très hon. M. DOHERTY: Ce que je prétends—je me suis efforcé de le dire clairement—c'est qu'il est à désirer que l'on fasse entrer en considération la nature des renseignements que, eu égard à l'état exceptionnel des choses, il convient de demander, d'obtenir de communiquer à la Chambre et de porter à la connaissance du public. Peut-être le comité arrivera-t-il à la conclusion qu'il ne doit y avoir ni borne ni restriction. Je ne sais pas d'avance ce qu'il décidera.

M. ARCHAMBAULT: Mon très honorable ami prétend-il qu'il faille charger un comité d'examiner la question de savoir quels sont les renseignements qu'il y aurait lieu de communiquer à la Chambre? Est-ce ce comité qui déterminera les renseignements à être transmis à la Chambre?

Le très hon. M. DOHERTY: Il serait éminemment utile...

M. ARCHAMBAULT: Je veux une réponse droite.

Le très hon. M. DOHERTY: Elle va être aussi droite que la ligne qui va de mes yeux à l'honorable député.

M. ARCHAMBAULT: Mon très honorable ami voudra-t-il s'efforcer d'exposer la question avec clarté?

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai fait de grands efforts pour exposer clairement les choses. . .

M. ARCHAMBAULT: Nous le reconnaissons.

Le très hon. M. DOHERTY:...et je suis surpris du peu de lucidité d'esprit contre laquelle je me butte. Mais je suis porté à croire que mon honorable ami trouve peut-être utile ou même assez amusant...

M. ARCHAMBAULT: Non, je parle sérieusement.

Le très hon. M. DOHERTY:... de paraître plus borné qu'il ne l'est en réalité. Je vais lui répondre directement. Voici le problème qu'il faut résoudre dans l'intérêt du pays. D'un côté, le Parlement a droit d'obtenir tous les renseignements nécessaires pour s'acquitter convenablement de ses devoirs; d'un autre, il faut que le Canada se protège contre la divulgation inutile et peu sage des affaires nationales. Il est donc nécessaire et rationnel de considérer le meilleur moyen de concilier ces deux obligations qui, toutes deux, s'imposent à notre considération. Ce comité est donc l'intermédiaire voulu pour l'étude de ce problème.

Il ne m'appartient pas de prédire quel sera le rapport du comité. Il sera en mesure de juger de toutes les circonstances, de toutes les conditions, de tous les renseignements, d'obtenir toutes les informations et tous les avis sur la limite à imposer concernant la publication des faits concernant cette entreprise. Il sera alors en mesure de présenter à la Chambre un rapport de ses conclusions. Le Parlement mettra alors ces conclusions à profit pour décider parce que, naturellement, en dernier ressort, le rapport du comité sera présenté à la Chambre—la nature des renseignements que la Chambre devra exiger. Le Gouvernement, dans la solution de ce problème qui, d'après le chef de l'opposition (M. Mackenzie King) appartient exclusivement au ministère, bénéficiera des lumières de ce comité et des vues du Parlement qui sont un corollaire de l'étude du rapport.

Telle est la question que nous devons examiner avant de vouloir obtenir des renseignements au hasard sur l'exploitation de cette entreprise. Comme je l'ai dit, je laisse au bon sens de la Chambre de décider s'il est sage ou non de considérer la nature des renseignements que nous devons exiger.

Pourquoi nous y opposerions-nous, je me le demande? Il ne s'agit que de savoir si nous refuserons péremptoirement d'étudier cette question, d'y donner toute notre

attention, ou bien, si nous affirmerons d'une manière absolue: nous avons le droit de demander tous ces renseignements sans souci des conséquences possibles que l'on a mentionnées, et nous nous proposons de nommer un comité chargé de se procurer toutes les informations, exerçant, indépendamment de toute juridiction de la Chambre, les pouvoirs particuliers dont il peut être muni. Le but de cet amendement me semble en contradiction avec ce que le sens commun nous commande de faire. Il est difficile de ne pas en conclure que ce qui a motivé cet amendement est le désir de perpétuer un grief dans cette Chambre.

Si les honorables députés désirent des renseignements, qu'ils avisent aux meilleurs moyens de les contenir. S'ils n'en veulent pas, ils atteindront leur but avec cet amendement. En effet, par cet amendement, ils persistent à dire, en face du scrutin de cette Chambre, qu'il y a une distinction à établir entre les renseignements à obtenir et ceux que nous ne devrions pas avoir, en refusant de reconnaître cette distinction nécessaire. Ils persistent à dire que nous n'aurons que l'affirmation extra abstracte à vouloir affirmer le principe que n'importe quel membre de la Chambre aura droit à tous les renseignements qu'il lui plaira d'exiger, et que nous devrons autoriser ce comité à demander et se procurer toutes les informations qu'il a droit de demander, selon lui.

M. VIEN: Mon très honorable ami pense-t-il sérieusement que le comité projeté pourra nous fournir aucun renseignement appréciable?

Le très hon. M. DOHERTY: Je crois très sérieusement que, par l'entremise de ce comité, la Chambre pourra facilement se procurer tout ce qui lui sera nécessaire pour l'aider à décider l'attitude qu'elle doit prendre au sujet de l'obtention de renseignements concernant l'exploitation des chemins de fer. Et lorsque la Chambre aura obtenu l'avis du comité, elle sera à même de faire des règlements qu'elle jugera.

M. VIEN: Et d'éviter tout renseignement.

Le très hon. M. DOHERTY: Naturellement l'honorable député a droit à son opinion à ce sujet, et il aura l'occasion de la faire connaître lorsque j'aurai fini. Mais il me semble extraordinaire d'interpréter la recherche de meilleure méthode d'obtenir

[Le très hon. M. Doherty.]

ces renseignements comme moyen d'arriver à n'en donner aucun.

M. VIEN: Certainement.

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne saurais voir la logique de cette conclusion. Il me paraît y avoir quelque malentendu. Il y a deux choses à faire, et je crois que l'une doit être faite avant l'autre. La première est de décider ce que l'on cherche à faire décider par le rapport, ou, en tout cas, sur l'avis de ce comité, c'est-à-dire, la méthode à suivre pour obtenir des renseignements au sujet de ce service public. La seconde sera, une fois que la première aura été résolue, de procéder à obtenir ce renseignement conformément aux conclusions auxquelles nous ne serons venus touchant la première question. La présente motion du très honorable premier ministre a pour objet un comité qui nous aidera à résoudre la première question, et je suis sûr que la Chambre verra l'à propos de résoudre préalablement la première question...

M. VIEN: Quelle objection y a-t-il à donner au comité lui-même le pouvoir de se procurer les renseignements que, dit-on, le comité devrait avoir? Pourquoi ne pas laisser le comité se procurer les renseignements et les soumettre à la Chambre?

Le très hon. M. DOHERTY: Cela enlèverait à la Chambre tout pouvoir de décider de la nature des renseignements à obtenir. Ce faisant, la Chambre abdiquerait tout à fait sa propre autorité. Ce comité ne décidera finalement. Il fera un rapport à la Chambre qui permettra à celle-ci de décider; et il me semble que ce que demande mon honorable ami c'est que la Chambre abdique toute expression d'opinion, quant à la nature des renseignements qui devraient ou ne devraient pas être fournis, s'en rapporte absolument au comité à ce sujet, s'exposant ainsi à une décision qu'elle désapprouverait, et qu'en vertu de la seule décision le comité obtienne et fournisse au public des renseignements qui manifestement, et aussi dans l'opinion de cette Chambre ne devraient pas l'être après tout, la Chambre devrait se réserver le droit de décision finale de cette question préliminaire, relativement aux renseignements à se procurer, et les moyens des obtenir. Il n'y a rien à perdre à protéger nous mêmes de l'exercice de ce droit, et les honorables députés qui n'appartiendront pas au comité auront l'avantage d'examiner la décision du comité—si nous pouvons l'appeler décision, ou la conclusion à laquelle le comité en sera arrivé—d'y don-

ner suite peut-être, de la modifier ou peut-être encore de conclure qu'elle est erronnés. La Chambre aura alors agi sagement, c'est-à-dire qu'elle aura étudié tout d'abord le point préliminaire, et avant de se mettre à la recherche de renseignements, soit directement, soit à l'aide du comité, elle se sera formé un jugement intelligent sur lequel elle s'appuiera pour déterminer intelligemment la manière de procéder afin d'obtenir les renseignements voulus, l'étendue de ces renseignements et le meilleur moyen de se procurer ce qui est nécessaire dans l'intérêt public, et d'autre part, d'éviter la publicité, de ce qui serait contraire à l'intérêt public.

M. CLARK (Red-Deer): Puis-je poser une question à mon très honorable ami? Si, le comité doit être restreint dans son investigation, comme me paraît le vouloir mon honorable ami, comment pourra-t-il donner à la Chambre une opinion de quelque valeur sur une information qu'il possède pas lui-même?

Le très hon. M. DOHERTY: Le comité n'est pas le moindrement restreint en ce qui concerne l'obtention de renseignements utiles à ses conclusions sur les questions qui peuvent lui être soumises. Il pourra se procurer toute l'information qu'il jugera nécessaire au motivé de son rapport à la Chambre sur la nature de l'information générale, qui devrait être donnée, les meilleurs moyens de l'obtenir, ainsi que sur les autres questions qui lui seront soumises, y compris le rapport du conseil d'administration et toutes questions s'y rattachant. Il a son entière liberté d'action.

M. VIEN: Cela sort des attributions du comité, qui ne lui donnent pas le droit de recueillir des renseignements, mais seulement celui de faire rapports sur la nature des renseignements que le Gouvernement devra communiquer à la Chambre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois rappeler aux honorables députés que la Chambre ne siège pas en comité général.

Le très hon. M. DOHERTY: Ce comité est institué pour quatre fins distinctes surlesquelles on lui demande de faire rapport. La motion après avoir énuméré les sujets sur lesquels le comité doit faire rapport, ajoute:

...et que pour ces raisons ou pour toutes autres que le comité jugera être d'intérêt public, le rapport annuel du bureau des directeurs doit lui être soumis,et que le comité ait le pouvoir d'interroger des témoins sous serment, de requérir l'audition des témoins et la production de documents et d'archives, de faire rapport.

Qu'y a-t-il dans cette motion, qui empêche le comité d'obtenir les renseignements de toute nature qu'il tient pour utiles aux fins du travail qu'on lui a confié? On ne peut assurément pas trouver de termes plus larges. Les honorables députés qui soulèvent ces objections n'ont certainement pas lu avec attention le texte de la motion.

M. CAHILL: Monsieur l'Orateur, il s'agit d'une question sur laquelle le Gouvernement et l'opposition diffèrent naturellement de vues. Le ministère, en cherchant à restreindre les pouvoirs du comité, demande précisément ce qu'on s'attendait de sa part. Il suit ce principe: se méfier du peuple et ne lui donner que le moins de renseignement possible.

Il va sans dire que le Parlement lui-même doit, après tout, répondre de l'administration des chemins de fer nationaux. On ne peut sortir de là. Au sein du comité que le premier ministre propose, aujourd'hui, on nous demande de référer un travail dont le Gouvernement lui-même aurait dû se charger, il y a plus de quatre ans, lorsqu'eut le rachat du réseau des voies ferrées en question. C'était l'occasion pour le Gouvernement d'adopter un système. Je soutiens que le Gouvernement excède ses pouvoirs quand il déclare qu'il est contraire à l'intérêt public de fournir un certain renseignement. C'est priver de leurs droits les représentants du peuple et c'est ce que celui-ci ne tolèrera pas quand il aura l'occasion de prononcer son verdict. Le Parlement doit exercer son contrôle, sinon ce contrôle passe à des mains sans responsabilité. Le Parlement exercera son contrôle, ou il n'y aura pas de contrôle véritable. Nous devons donc en revenir à l'autorité du Parlement.

Ici la question se pose. Quel renseignement doit-on fournir au Parlement? Autrefois le Gouvernement fournissait, en réalité, tous les renseignements nécessaires sur les dépenses et l'administration des voies ferrées relevant de l'Etat. Mais lorsqu'on adopte la loi constituant en société les chemins de fer nationaux canadiens, le Gouvernement enleva au contrôle du Parlement certaines dépenses qui, disait-il, ne devaient pas être soumises au bureau de l'auditeur général. Depuis qu'on a mis cette pratique en vogue, nous constatons que l'administration a perdu des montants énormes d'argent. Nous soutenons que chaque dépense devrait être vérifiée par le bureau de l'auditeur général, mais le Gouvernement était d'une opinion opposée, et c'est depuis lors, qu'il n'a pas donné les renseignements que le pays a le droit de connaître. Assez

à tort ou à raison le contribuable a perdu confiance non seulement dans le Gouvernement, mais encore dans l'administration des chemins de fer nationaux. Il estime qu'il doit y avoir un vice quelque part pour que les déficits atteignent des proportions aussi énormes.

Cet après-midi, le ministre des Finances a dit que nous n'avions pas posé de questions. Eh bien, l'une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas eu recours à ce moyen, durant cette session, c'est que le ministère a laissé entendre qu'il allait trouver des moyens pour renseigner la Chambre. La résolution du député d'Halifax (M. A.-K. Maclean) parut au Feuilleton durant quelque temps et, en attendant qu'il fût statué, nous crûmes devoir fournir au Gouvernement une occasion de s'expliquer et de nous dire ce qu'il se proposait de faire sur la question des renseignements à donner. Il nous présente un projet pour éluder la responsabilité qui lui incombe pour en charger un comité dont le champ d'action sera restreint. C'est parfait, mais nous demandons, en retour, que ce comité ait les pouvoirs les plus complets pour s'enquérir sérieusement de tout ce qui se rattache à l'administration des chemins de fer nationaux canadiens. L'argument invoqué par des membres du cabinet contre cette proposition a été qu'ils ne voulaient pas publier les affaires de l'administration.

Je tiens à dire aux membres du cabinet que nos gens cherchent non pas les secrets de l'échec, mais bien les secrets du succès. Si on divulgue les secrets de la mauvaise direction de nos chemins de fer, je suis sûr que les sociétés particulières n'en profiteront pas.

Je ne crains pas de dire, monsieur l'Orateur, que je n'opposerais aucune résistance au Gouvernement si j'avais l'assurance qu'il se présenterait devant le peuple d'ici à quelques mois. Mais il ne nous a point donné cette assurance; au contraire, il a clairement signifié son intention d'attendre jusqu'à l'expiration de ces fonctions, c'est-à-dire encore deux ans. Pendant ce temps-là, il aura gaspillé avec ces chemins de fer 300 millions de plus de l'argent du peuple. Devant cette possibilité, il nous appartient à tous, citoyens du Canada, de trouver une solution à ce grave problème; non pas que je tienne à aider le Gouvernement, mais parce que je veux faire mon possible pour la nation. Le comité devrait avoir le droit de convoquer non seulement des experts en matière de chemin de fer, mais aussi les hommes d'affaires dont les conseils et les opinions pourraient être d'une utilité quelconque; autrement dit, il devrait avoir le droit de faire comparaître devant lui tous ceux qu'il jugera à propos de consulter. Si on restreint ses attributions, nous n'en retirerons aucun bon résultat.

Toute le monde se rend compte que le Gouvernement essaye une fois de plus de tromper le peuple; il n'a pas la moindre intention de résoudre le problème. Il est ridicule de prétendre que le comité ne devrait pas interroger les directeurs et leur demander d'expliquer les différentes phases de la situation des chemins de fer. Puisque les directeurs demandent des fonds, le Gouvernement doit exiger d'eux qu'ils expliquent l'emploi qu'ils entendent en faire. Si les directeurs refusent de répondre à cette question, alors le Gouvernement doit refuser les fonds qu'ils demandent. Le peuple prétend que toutes les dépenses des chemins de fer doivent être soumises au contrôle du Parlement. Le ministre des Finances a déclaré que nous n'avions pas réclamé le rapport du bureau des chemins de fer. Je ne pense pas que le rapport ait été déposé cette année. N'ai-je pas raison?

L'hon. M. REID: J'ai déposé sur le bureau de la Chambre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer qui contient le rapport annuel des directeurs jusqu'au mois de décembre 1919. L'autre rapport, celui de 1920 n'a pas encore été déposé, parce que la compilation des comptes nécessite un travail de plusieurs mois. Il sera déposé dans quelques jours.

M. CAHILL: Alors le ministre des Finances (sir Henry Drayton) faisait erreur, si, comme le dit le ministre des Chemins de fer (M. Reid), le rapport n'a pas encore été déposé.

L'hon. M. REID: Il le sera dans une semaine ou deux.

M. CAHILL: Mais d'ici là nous n'aurons pas eu l'occasion de l'examiner.

Le ministre des Finances a dit aussi que nous n'avions pas demandé de renseignements l'an dernier, au sujet de la gestion du réseau. Nous avons essayé d'en avoir, mais le ministre des Chemins de fer a invariablement répondu que ce n'était pas d'intérêt public. Il n'a pas voulu nous répondre; tout ce qu'il a consenti à nous dire, c'est que les renseignements demandés n'étaient pas dans l'intérêt public. Maintenant on propose d'instituer un comité dont la majorité sera composée de dé-

putés ministériels, et il en résultera que toute information sera refusée. C'est le devoir de l'opposition de réclamer ces renseignements, et c'est le devoir du Gouvernement de les lui donner ou de prendre la responsabilité d'un refus. Le Gouvernement a dit qu'il serait heureux qu'on l'aidât à ce sujet. Nous sommes tout prêts à l'aider, s'il veut jouer franc jeu et accorder un comité qui aura plein pouvoir de s'enquérir des choses sur lesquelles le ministre demande des conseils. Autrement, je ne vois pas comment l'opposition peut faire des suggestions ou aider le Gouvernement à sortir de l'abime dans lequel il s'est jeté.

L'hon. M. REID: Je n'aurai qu'un mot à dire à ce sujet. Tout d'abord, je dois faire remarquer que le Gouvernement a franchement essayé de garder l'exploitation de nos chemins de fer en dehors de la politique, et, d'après moi, cet amendement, n'aurait d'autre effet que de faire revenir toute l'affaire dans le domaine politique.

M. VIEN: De quelle façon?

L'hon. M. REID: Eh bien, c'est une résolution générale tendant à embarrasser l'administration des chemins de fer et à rejeter toute la question dans le domaine politique.

En ce moment, le Gouvernement présente une résolution, et si les honorables députés désirent améliorer la situation qu'ils examinent les diverses matières comprises dans cette résolution et, une fois que le comité les aura mûrement considérées, il pourra revenir devant la Chambre et demander qu'on étende ses pouvoirs.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre nous dit-il que le Gouvernement augmentera le champ d'études du comité?

L'hon. M. REID: Je dis que le comité peut soumettre son rapport à la Chambre et demander l'autorité voulue pour traiter d'autres questions, s'il le juge à propos. Cela s'est déjà fait souvent.

L'hon. M. MURPHY: Et cela a été refusé par le vote.

L'hon. M. REID: Cela s'est fait souvent et nul ne le sait mieux que mon honorable ami. A mon sens, le chef de l'opposition a tenté de donner au public l'impression que le Gouvernement a refusé de répondre à presque toutes les questions qui lui ont été posées depuis qu'il a pris la direction des réseaux de chemins de fer. Mais, si mon honorable ami veut être assez bon pour examiner le hansard, il verra qu'au cours des deux ou trois dernières années, ou depuis que les chemins de fer ont été absorbés, les seules questions au sujet desquelles des renseignements ont été refusés sont des questions portant sur certains faits dont la publicité pourrait nuire à l'exploitation et ne serait pas d'intérêt public. Si ce comité est formé, je suis convaincu que l'administration pourra expliquer les raisons pour lesquelles les renseignements en question ne peuvent être donnés. Pourquoi les directeurs n'iraient-ils pas devant le comité expliquer pourquoi la réponse à certaines questions ne saurait être d'intérêt public? Après avoir apprécié leur manière de voir, il appartiendra au comité de décider si, oui ou non, on doit donner les renseignements en question. Je suis certain que si les directeurs comparaissaient devant le comité et expliquaient leurs vue en ce qui regarde certaines questions insérées au Feuilleton de la Chambre les interrogateurs eux-mêmes, sachant l'effet que la publicité pourrait avoir sur la bonne et efficace administration du réseau et sachant conséquemment qu'elles ne sont pas d'intérêt public, admettraient que ces questions ne sont pas justes. C'est une des raisons pour lesquelles je désire énormément la formation de ce comité, afin de démontrer au comité et au public lui-même que nous étions parfaitement justifiables de prendre l'attitude que nous avons prises en disant que certaines questions ne comportaient pas de réponses.

Les remarques du chef de l'opposition sont susceptibles de créer encore une autre impression dans l'esprit de certaines personnes. C'est que, depuis que les réseaux sont sous la direction du Gouvernement, on n'a donné au Parlement aucun renseignement en ce qui regarde leur exploitation. Cette impression est erronée parce que le rapport annuel du ministère des Chemins de fer déposé l'an dernier, comme le rapport annuel déposé cette année donnent des détails sur l'exploitation, non seulement du réseau tout entier, mais de chaque service particulier. Les recettes totale comme les dépenses totales figurent dans ces rapports ainsi que bien d'autres détails. Quant à ce qui touche l'Intercolonial, le rapport des dépenses et de l'exploitation des divers services est aussi complet qu'il est possible de l'être. Le rapport de l'auditeur général donne des détails complets touchant les dépenses de l'Intercolonial. Les honorables députés y verront le détail des sommes payées à chaque individu en particulier. On y voit les noms, les montants et la raison pour laquelle le montant a été payé.

Mais il faudrait plusieurs volumes de ce format pour donner tous les détails d'un réseau qui embrasse 25,000 milles de voies. Le comité peut décider qu'on devra donner ces détails et, s'il en vient à cette conclusion, il peut faire rapport en ce sens au Parlement et l'on peut donner effet à sa recommandation.

Mais je voulais dire ceci: On dépose devant la Chambre un livre bleu, comme cela se fait pour le ministre des Chemins de fer, livre donnant tous les détails d'exploitation de tout le réseau du Gouvernement comprenant le Canadian Northern, l'Intercolonial, le Transcontinental et tous leurs embranchements. Si le chef de l'opposition désirait d'autres renseignements, il pouvait demander de renvoyer ce rapport devant un des comités de la Chambre et nous aurions alors constaté si le Gouvernement avait refusé de donner des renseignements. L'an dernier, quand les dépenses de mon ministère étaient étudiées devant le comité général de la Chambre, j'ai donné tous les renseignements qui m'ont été demandés, je n'ai jamais refusé des informations. Je ne crois pas qu'il y ait un député qui refuse de corroborer cette déclaration.

M. CAHILL: Que dites-vous des assurances?

M. ARCHAMBAULT: Et du charbon?

M. CAHILL: Tout d'abord, la question des assurances.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami ne veut pas apparemment de réponse à la question relative au charbon, mais je dirai à l'honorable député qui l'a posée que s'il veut regarder à la page 4337 du hansard de l'an dernier, il verra là un tableau détaillé donnant les noms de ceux à qui on a acheté du charbon dans toutes les parties du réseau, le nombre de tonnes achetées et les prix payés. L'an dernier un honorable député voulait aussi des renseignements au sujet des traverses. Si on se reporte à la page 4336 du même volume, on verra que le renseignement complet a été donné aussi sur ce sujet. Permettez-moi de citer ce qui a été dit alors:

M. CAHILL: Je veux savoir qui ont été les soumissionnaires, comment les marchés ont été passés et à qui ils ont été accordés. Je veux savoir le nombre de traverses achetées en 1919 et combien on les a payées.

L'hon. M. REID: Le 21 juillet 1919 on a fait un appel de soumissions pour les traverses de tout le réseau. Le montant demandé était de 1,000,000 de traverses livrables sur les lignes du réseau national, dans la Colombie-Anglaise.

En réponse, nous avons reçu des soumissions de vingt-huit firmes, les plus basses soumissions étant:

[L'hon. M. Reid.]

La réponse continue et donne les plus basses soumissions acceptées. Je demande donc en toute justice à mes honorables amis si on lui a refusé des renseignements en cette occasion.

M. FOURNIER: Peut-on savoir combien de rails ont été enlevés à la voie du Transcontinental et où on les a envoyés?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas ce renseignement sous les yeux, mais si mon honorable ami désire l'avoir, je l'obtiendrai certainement pour lui. Je n'ai jamais refusé de répondre à des questions de ce genre. Pourtant les honorables députés s'efforcent de créer l'impression dans l'esprit public que le Gouvernement refuse ces renseignements. Mes honorables amis essaient d'avoir des informations sur les transactions qui se passent cette année et je prétends que ce n'est pas dans l'intérêt public de donner des informations de cette nature sauf suivant la méthode usitée avant notre arrivée au pouvoir et quand l'Intercolonial était le seul chemin de fer sous le contrôle du Gouvernement. Cette information était toutefois donnée quand le rapport annuel avait été fait et que les transactions de l'année étaient closes.

M. CAHILL: Et au sujet des assurances sur les chemins de fer?

L'hon. M. REID: L'honorable député veut-il parler des assurances que l'on prend cette année?

M. CAHILL: Non, l'an dernier.

L'hon. M. REID: J'étais sous l'impression que j'avais donné cette information à l'honorable député, mais je fais peut-être erreur. Dans tous les cas, je ne vois aucune raison pour ne pas dire à mon honorable ami combien d'assurance nous avons et où elle a été placée. L'autre jour on m'a demandé quelle assurance il y avait sur l'hôtel à Winnipeg. Sans aucune hésitation, j'ai dit à l'honorable député qui posait la question quel était le montant de l'assurance et les noms de ceux chez qui on l'avait placée. J'ai aussi dit qu'on avait demandé des soumissions et si je ne l'ai pas dit alors, je désire dire maintenant qu'on a demandé des soumissions pour cette assurance et que nous avons accepté celle du plus bas soumissionnaire.

M. CAHILL: A-t-on fait de même sur tout le réseau?

L'hon. M. REID: Le gérant général m'informe que c'est la règle partout où cela

est possible, non seulement pour les assurances, mais pour tout achat.

M. CAHILL: Quand a-t-on adopté ce système?

L'hon. M. REID: Autant que je sache, ce système a toujours existé.

M. COPP: Puis-je demander quand on a fait appel aux soumissions pour les assurances?

L'hon. M. REID: Je ne voudrais pas paraître manquer de courtoisie envers l'honorable député, mais je n'ai réellement pas ce renseignement. Je me ferai un plaisir de le lui obtenir.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois rappeler aux honorables députés que la Chambre ne siège pas en comité et que par conséquent les questions posées au ministre n'ont pas de rapport à la discussion soumise à la Chambre. Nous discutons en ce moment les pouvoirs à donner à un comité; nous ne discutons certainement pas l'administration des chemins de fer nationaux canadiens.

M. VIEN: Puis-je dire à l'occasion de ce rappel à l'ordre, monsieur l'Orateur, que le ministre a affirmé qu'on ne refusait aucun renseignement à la Chambre? Sur ce point il était sujet à correction.

L'hon. M. REID: Si j'ai fait une déclaration que l'honorable député ne croit pas exacte, sans doute il peut répondre comme il lui plaira. Mais les déclarations que je fais maintenant sont absolument exactes.

Or, une autre observation qui se dégage des observations du chef de l'opposition, c'est qu'il voudrait faire croire au public que le déficit de $49,000,000 de l'année dernière a été porté à $70,000,000 cette année, par suite de l'ingérence du Gouvernement dans l'administration des chemins de fer de l'Etat. Cependant, si mon honorable ami désire rendre justice à l'administration de nos chemins de fer nationaux, dans l'intérêt public, il aurait dû exposer les causes de l'augmentation du déficit, qu'il connaît à fond, puisqu'elles ont été communiquées au Parlement et à la presse du pays. Les voici: premièrement, la sentence arbitrale McAdoo, qui a forcé les chemins de fer du Canada à augmenter les salaires de leurs employés. Or, étant donné que ces augmentations de salaires ont eu un effet rétroactif, les chemins de fer de l'Etat ont dû débourser de ce seul chef, si ma mémoire est fidèle, une somme de $20,000,000 pour la période comprise entre le premier mai et le premier septembre — période durant laquelle les chemins de fer n'avaient pas la moindre chance d'augmenter les recettes provenant du trafic, puisque l'augmentation des tarifs de transport n'est entré en vigueur qu'au premier septembre. En second lieu, les frais d'exploitation ont augmenté d'une façon considérable à cause de la hausse des prix du combustible, comme le sait fort bien le chef de l'opposition. Troisièmement, les chemins de fer de l'Etat ont été forcés, au cours du dernier exercice, d'emboîter le pas derrière la compagnie du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire d'augmenter les frais d'entretien ou en d'autres termes de faire exécuter des réparations qui avaient été remises à plus tard; or le chef de l'opposition est également au fait de ces détails. Nous avons donc été obligés de débourser des sommes considérables et elles sont chargées, cela va sans dire, au compte des frais d'exploitation. Du moment que nous tenons compte de ces diverses sommes, l'augmentation du déficit s'explique facilement, car n'eussent été ces dépenses supplémentaires, le bilan des opérations pour le dernier exercice se serait soldé par un déficit bien moins considérable que celui de l'année précédente.

Je tiens aussi à rectifier une autre impression erronée qui se dégage des remarques du chef de l'opposition. On serait peut-être porté à croire que le fait de nationaliser le réseau du Nord-Canadien, a eu pour effet de créer un écart de $70,000,000 entre les recettes et les dépenses d'exploitation de ce chemin de fer. Cependant, le chef de l'opposition le sait fort bien, l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique est responsable pour une perte de $20,000,000 de ce chef, tandis qu'une autre perte de $7,000,000 est attribuable à l'exploitation du Transcontinental. Voilà donc de suite une somme de $27,000,000, sur le déficit de $70,000,0000, qui est attribuable à la politique qu'ont suivie le chef de l'opposition et son parti à l'époque où ils détenaient les rênes du pouvoir.

M. VIEN: Monsieur l'Orateur, ai-je le droit d'invoquer le règlement, étant donné la décision qu'a rendue le président au début du présent débat? Je n'ai pas la moindre objection à ce que le ministre continue sur ce ton; cependant, je tiens à ce qu'il soit bien compris que nous aurons le droit de le suivre sur ce terrain. Dès le début du présent débat, l'orateur a décidé que nous n'aurions pas le droit de débattre les questions touchant le programme suivi, ainsi que l'historique des chemins de fer nationaux et surtout celle de savoir qui doit être tenu responsable de la présente situa-

tion de nos voies ferrées. Or le ministre discute ces questions à l'heure actuelle. Si mon honorable ami tient à débattre cet aspect du problème, c'est très bien, mais il devrait être bien compris que nous aurons le droit de le suivre sur ce terrain.

L'hon. M. REID: Monsieur l'Orateur, je promets à l'honorable député que je n'empièterai plus sur ce terrain.

M. VIEN: Cependant, monsieur l'Orateur, je tiens à ce que vous rendiez une décision formelle que nous aurons le droit de répondre aux assertions du ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. REID: Monsieur l'Orateur, je suis fort désireux que ce comité parlementaire soit nommé et, si c'est nécessaire, de faire comparaître devant lui tous les administrateurs de nos chemins de fer de l'Etat, qui sont au fait de la situation, dans l'espoir qu'ils seront peut-être en mesure de nous indiquer un moyen d'exploiter d'une façon plus profitable notre réseau de voies ferrées. Je désire vivement que le Parlement sache, à la suite des explications que l'administration fournira au comité, pour quelles raisons l'intérêt de nos chemins de fer nationaux, et par conséquent l'intérêt public, exige que certains renseignements —et ils ne sont guère nombreux — devraient être communiquer au Parlement. Les assertions que font mes honorables amis de la gauche, à savoir que nous leur refusons tous les renseignements, sont de nature à causer des torts sérieux non seulement aux membres du bureau administratif mais aussi au réseau des chemins de fer de l'Etat lui-même. Dans chaque cas, je me suis efforcé de fournir tous les renseignements que des représentants du peuple ont demandés, sauf quand l'administration a manifesté la sincère conviction que nous agirions contrairement à l'intérêt public en les donnant.

Or, le jour où ce comité parlementaire sera en fonctions, j'ai l'intime conviction que les honorables députés qui critiquent l'administration aussi bien que le Gouvernement, parce que nous refusons de rendre publics certains détails à l'heure actuelle, modifieront leurs opinions. Au lieu de chercher à disséminer par tout le pays l'idée que nos chemins de fer nationaux ne sont pas exploités dans l'intérêt public, mes honorables amis joindront leurs efforts aux nôtre afin de tâcher de faire réussir l'entreprise. Je suis donc convaincu, qu'avec le précieux concours de nos honorables collègues, le réseau du Nord-Canadien avec toutes ses lignes tributaires, deviendra d'ici

[M. Vien.]

à quelques années le levier le plus puissant que nous aurons sous la main tant pour assurer le développement de notre pays que pour abaisser à l'extrême limite les tarifs de transport.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de prolonger le débat. Je suis en faveur de l'amendement proposé par mon honorable ami le chef de l'opposition. Je ne conçois pas que l'on se dispute au sujet de la motion elle-même ni de l'amendement. Il est facile de comprendre pourquoi les institutions parlementaires tombent dans le discrédit en Canada. En présence d'un problème d'une telle gravité, il me semble, monsieur l'Orateur, que les partis devraient tous s'unir en vue de renseigner les contribuables sur cette fâcheuse question.

Je répète que je ne comprends pas cette dispute. Je vois une motion que propose le très honorable premier ministre (M. Meighen); on nous a fait la concession d'un comité. Le texte en est quelque peu compliqué et restreint. J'entends dire à l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) qu'il est tout prêt à l'accepter dès que l'on acceptera pareillement la proposition du chef de la gauche. Il me semble, monsieur l'Orateur, que les deux motions dont la Chambre est saisie sont pour ainsi dire complètes par elles-mêmes. Le premier ministre accorde un comité spécial qui fera une enquête sur les opérations des chemins de fer, mais il apporte des limites à ses pouvoirs, tandis que, par la motion qu'il présente, le chef de la gauche offre d'élargir le champ de l'enquête. Je m'oppose à ce qu'on restreigne d'une manière quelconque l'action du Parlement dans cette enquête. Personne jusqu'ici n'a déclaré d'une manière positive qu'il y eu dans cette affaire quelque chose de louche. Pour ma part, je connais le gérant général et le président des chemins de fer nationaux et je dois dire que je n'ai rien à reprocher à M. Hanna. J'irai plus loin et je dirai que, dans ces circonstances, il était peut-être le seul homme à choisir pour lui confier l'administration de l'entreprise. Je ne vois pas, par conséquent, ce que l'on peut avoir à redouter de l'enquête que l'on va tenir. Je n'aime pas les termes dans lesquels le premier ministre a rédigé sa motion: elle est beaucoup trop compliquée; l'enquête ne portera pas assez loin.

Pourquoi tout ce mystère, monsieur l'Orateur? Ce que le pays attend de cette enquête, c'est qu'elle nous fasse savoir de quelle façon l'on pourra se tirer de la stu-

péfiante situation dans laquelle nous sommes. De même que l'honorable député de Queen-et-Shelburne, cet après-midi, l'accepte en principe la motion du premier ministre; mais les pouvoirs de ce comité ne sont pas suffisamment étendus. J'accepte aussi le principe dont s'inspire la proposition d'amendement, celui de fournir à la Chambre tous les moyens possibles d'être pleinement renseignée.

Il faut, monsieur l'Orateur, aborder l'examen de cette affaire sans la moindre arrière-pensée. Le temps n'est plus où les partis politiques pouvaient se faire un jeu de questions aussi graves. Quant à moi, telle n'est pas mon intention. Le ministre des Chemins de fer (M. Reid) a dû, l'autre jour, avouer qu'il était en présence d'un déficit de 70 millions dans les affaires d'un réseau dont l'Etat est propriétaire, et l'un des chefs les mieux informés de son département faisait savoir au public le lendemain par les journaux que le déficit allait être de 138 millions. C'est là un écart sérieux, et comment pouvons-nous savoir qui dit la vérité et qui ne la dit pas?

Comme je le disais l'autre jour, nous avons tellement pris l'habitude de parler millions ou même milliards depuis quelques années que nous avons perdu tout sentiment de la mesure; mais le peuple commence à s'alarmer et il demande à grands cris une halte dans cette course folle à la dépense. Il est inutile à personne de la droite ou de la gauche de rouvrir d'anciennes blessures. L'argument *ad hominem* ne devrait plus être de mise. Après avoir siégé dans cette Chambre depuis vingt-cinq ans, il me faut bien dire que je suis, avec d'autres, responsable en partie de la situation dans laquelle le pays se trouve en ce qui regarde la question des chemins de fer, et je ne cherche pas à m'esquiver. Si j'ai erré, monsieur l'Orateur, je désire du moins que les choses aillent mieux; mais, pour cela, il faut parvenir à trouver une solution. Et comment résoudre le problème, si ce n'est en ayant recours à l'expérience et au savoir de ces experts qui seraient entendus devant le comité. Revêtons-le de l'autorité qu'il faut pour un examen des livres, de la correspondance, des ordres et, généralement, de l'administration de tout le réseau. Est-ce là prendre une attitude raisonnable? Je le crois.

J'ajoute que nous devons sauver non seulement l'entreprise, mais par-dessus tout le crédit de la nation, car le crédit national est engagé dans la solution de ce problème. Pourquoi le premier ministre, dont l'habileté et le courage sont bien connus, ne prend-il pas, comme l'on dit en Angleterre, le taureau par les cornes, et ne donne-t-il pas à ce comité les pouvoirs les plus étendus? Que pouvons-nous apprendre avec des pouvoirs aussi restreints que le sont ceux dont parle la motion? S'il maintient l'attitude qu'il a prise, quel va être le résultat de l'enquête? Un comité sera établi, lequel se composera de membres, tant de la droite que de la gauche et, vu les restrictions mises aux recherches, il y aura défaut d'unanimité. Cela ne sera pas parce que l'un ou l'autre refuse de répandre la lumière sur le sujet, mais bien parce que le texte même de la motion nous aura empêchés d'aller plus avant dans notre enquête sur l'administration de nos chemins de fer. Monsieur l'Orateur, il est absolument nécessaire que nous obtenions un rapport unanime de ce comité. Ce comité devra être composé des meilleurs hommes appartenant aux deux partis de la Chambre. Je m'exclus moi-même dès maintenant; je n'ai qu'une connaissance limitée des choses des chemins de fer. Mais le comité devra être choisi parmi les hommes appartenant aux trois partis, des hommes qui savent et peuvent parler avec autorité. Je n'aurais aucune crainte de me confier à des hommes des deux partis, pourvu que vous leur donniez les pouvoirs nécessaires pour mettre au clair toute la situation.

Dans le moment, la situation est très embrouillée. Vous ne pouvez pas rencontrer deux hommes dans la rue sans qu'immédiatement ils ne vous demandent: "Qu'allez-vous faire de cette question des chemins de fer, et que va-t-il en sortir?" Vous ne pouvez que hausser les épaules; vous ne savez pas ce qui sera fait ou ce qui peut être fait.

Mon très honorable ami a accepté l'idée exposée en cette Chambre par l'honorable représentant d'Halifax (M. Maclean), et il nous a accordé enfin un comité chargé de faire une enquête et de démêler le problème. Pourquoi donc ne pas faire dès maintenant ce qu'il faut faire? Pourquoi ne pas accorder à ce comité tous les pouvoirs que le Parlement a certainement le droit d'accorder? Comme on sait, le Parlement est défini par les autorités comme étant la grande enquête de la nation. J'ai toute confiance en la sagesse et le patriotisme des membres de cette Chambre appartenant aux deux partis. J'ai confiance en leur jugement et en leur amour du pays, et j'affirme qu'en accordant à ce comité les pouvoirs les plus étendus, ce ne serait pas mettre en péril la situation de nos chemins de

fer, ainsi que le semble craindre mon très honorable ami.

En lisant aujourd'hui les rapports des journaux favorables à nos collègues de la droite, je me sens porté à baisser la tête. Quand j'entends dire que des foules s'amassent aux portes des diverses institutions financières de Londres demandant à grands cris leurs dividendes, et que le bruit se répand par toute la Grande-Bretagne que le Canada ne paiera pas, je dis que je me sens humilié comme Canadien. C'est la première fois dans l'histoire du Canada qu'on vient nous dire avec quelque semblant d'autorité que le Canada ne fait pas face à ses obligations. Ne croyez-vous point, monsieur l'Orateur, que si l'amendement du leader de l'opposition est rejeté, et si mon très honorable ami ne se rend point à son avis de donner à ce comité les pouvoirs les plus étendus, les gens aux Etats-Unis et en Angleterre iront dire que le Canada désire éluder la question, n'y fait pas face bravement, qu'il y a quelque chose à cacher, et que le public ne doit pas connaître la vérité, toute la vérité et rien que la vérité. Je le répète, donnez les pouvoirs les plus étendus à ce comité.

Rappelez-vous, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas de sentiment en affaires, et que les capitalistes prennent peur aisément. Rappelez-vous que si, en 1849, les grands industriels du Canada perdirent confiance en leur pays, ce fut parce qu'ils se rendirent compte qu'il n'y avait pas de sentiment en affaires. Il ne faut pas que le peuple canadien perde foi en ses institutions, si vous voulez maintenir ce pays comme il a été maintenu dans le passé.

Au moment de cette misérable querelle au sujet de la portée qu'il convient de donner à l'enquête sur la question la plus importante à laquelle le peuple canadien n'a jamais eu à faire face, cela me rappelle les paroles de ce grand orateur français du temps de la Révolution, alors que pour éviter une débâcle financière, les états généraux délibéraient sur l'urgence de prélever un quart de la richesse nationale de la France: "La banqueroute, s'écriait-il, est à vos portes, et vous délibérez!" Le ciel me préserve de penser que la banqueroute puisse être à nos portes, mais nous sommes dans une situation très grave. Nous avons à faire face à la crise la plus complexe qui se soit jamais présentée en Canada, et quand nous venons demander que la question soit examinée à fond et qu'on trouve le moyen de sortir de cette impasse, d'une manière honorable pour le bon renom du pays et afin d'alléger le fardeau des taxes pesant sur les contribuables, on nous répond par une motion comportant des restrictions. Ce n'est pas la bonne manière de régler ces difficultés. De nouveau, je fais appel à mon très honorable ami pour qu'il modifie sa motion de manière à la faire adopter unanimement par la Chambre des communes, puis ensuite il constituera un comité recruté parmi nos hommes les plus experts, et nous nous mettrons résolument à la tâche et nous dissiperons l'inquiétude répandue par tout le pays.

L'hon. T. A. CRERAR: Monsieur l'Orateur, la motion déposée par le leader du Gouvernement et l'amendement présenté par le leader de l'opposition offrent, dans tous les cas, ce point de ressemblance que les deux proposent de renvoyer à un comité l'examen des opérations des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne. Lors de la discussion qui a eu lieu en cette Chambre il y a quelques jours sur une motion présentée par le leader de l'opposition, je fis observer que l'enceinte de cette Chambre n'était pas un lieu convenable pour recevoir des réponses à des questions ayant trait à chaque détail de l'administration de nos chemins de fer nationaux ou de notre marine marchande, et que ce n'était pas non plus l'endroit pour demander des réponses ou rapports sur toute phase particulière des affaires ou de l'administration de ces deux services.

A ce moment-là, j'ai posé en principe que toute l'affaire devrait être envoyée à un comité qui serait autorisé à soumettre au Parlement les conclusions qu'il croirait bon. Je crois avoir fait connaître, du moins, dans une certaine mesure, les motifs qui me portaient à prendre cette attitude. S'il ne faut déposer sur le bureau des relevés qui soulèveront des discussions sur tous les détails de la gestion de ces grandes entreprises dans lesquels le pays est engagé, je ne vois pas qu'il soit possible d'obtenir une régie efficace et heureuse, ne fût-ce que pour la raison qu'un homme digne, et en état de conduire convenablement ces entreprises, ne consentira pas à être en butte à des attaques en cette Chambre où pour des motifs politiques, peut-être dans l'espérance d'avancer la cause d'un parti ou de l'autre son administration pourra être attaquée et critiquée sans qu'il ait le pouvoir ni l'occasion de s'expliquer ou de se défendre. Nulle direction digne de ce nom ne se soumettra à un tel état de choses et, par conséquent, la condition essen-

tielle à l'administration efficace que ces entreprises exigent c'est que la direction soit à l'abri de cette éventualité. Cependant, lorsque je me suis placé sur ce terrain, j'ai aussi soutenu que l'affaire devrait être envoyée à un comité qui pourrait entreprendre une enquête complète.

S'il m'est permis de revenir sur ce que je disais tantôt, la discussion de ces détails sur le parquet de la Chambre ne servira en elle-même aucune fin utile et elle ne contribuera pas efficacement à la solution du problème. Prenons le chemin de fer Canadien du Pacifique, le mieux administré du monde en ce moment, eu égard à son importance—je crois pouvoir l'affirmer sans craindre qu'on puisse me démentir. Si vous mettez la direction du Pacifique-Canadien dans une situation telle que le Parlement puisse passer en revue tous les détails de ses affaires, tous les marchés passés, tous les achats faits, toutes les gares construites et tous les renvois des employés du réseau, l'efficacité actuelle de cette administration ne durera pas un seul jour. Le chemin de fer périclitera. Nous devons donc nous garer contre cet inconvénient, dans l'examen de ce grand problème.

Lorsque je me suis placé sur ce terrain, au moment où le chef de l'opposition soumettrait son projet de résolution, mon honorable ami m'a posé une question très claire:

L'hon. MACKENZIE KING: L'honorable député a donné à entendre qu'il était en faveur du projet de résolution de mon honorable ami d'Halifax qui demande le renvoi de la question à un comité spécial. Mon honorable ami est-il d'avis que ce comité devra avoir le droit de poser toutes les questions touchant les chemins de fer qu'il jugera dans l'intérêt public et d'obtenir une réponse?

L'hon. M. CRERAR: C'est certainement mon avis.

Ayant assumé cette attitude, je suis maintenant appelé à opter la motion du chef du gouvernement et l'amendement du chef de l'opposition. La proposition du premier ministre, à n'en pas douter, restreindrait quelque peu l'enquête; cela me paraît clair. La différence entre la motion et l'amendement consiste en ce que ce dernier ouvre une enquête à un champ plus vaste que celui que lui offre la motion du chef du ministère. Or, il me semble que, en soumettant cette affaire au comité, il serait sage d'autoriser celui-ci à s'enquérir de toutes les circonstances de l'affaire que, à son avis, il jugera bon d'examiner; je crois savoir que c'est là l'objet de l'amendement de mon honorable ami le chef de l'opposition. Fort de cette croyance, j'appuierai donc l'amendement. Dans toutes les discussions qui se sont engagées jusqu'à présent, dans cette Chambre au sujet des chemins de fer —je puis dire que j'ai pris part à quelques-unes—et nous avons encore reçu que très peu de conseils sur la manière de surmonter les obstacles qui s'offrent à nous relativement à cette affaire des voies ferrées et de la marine marchande. Mon honorable ami de Saint-Hyacinthe qui a porté la parole l'autre soir a, selon moi, donné quelques conseils utiles. Lorsque ce comité se mettra à l'œuvre, je voudrais qu'il envisageât la question qu'au point de vue de l'intérêt national. Mettons de côté, si nous le pouvons, tout esprit de parti dans cette affaire. Le reproche que j'ai à faire à mon honorable ami le chef de l'opposition, si je peux le lui faire ici, en ce moment, c'est qu'il a offert peu de conseils utiles quant à la solution de ce grave problème, tout en critiquant beaucoup.

Si je pouvais me permettre cette licence, je dirais que mon honorable ami le chef de l'opposition s'expose à créer en ce pays l'impression qu'il s'occupe moins de rechercher la solution du problème que de s'en servir pour se faire de la popularité. J'espère sincèrement que lorsque les membres du comité s'attaqueront à la question, ils en aborderont l'examen l'esprit libre de toute préoccupation de cette sorte.

Une multitude de questions restent à trancher qui se rattachent aux chemins de fer nationaux; si je n'en parle pas ce soir, c'est parce que je considère que ce serait quelque peu contraire au règlement. Cependant, quand je songe que le déficit des chemins de fer nationaux s'est chiffré à $49,000,000 l'an dernier, que les contribuables canadiens devront, cette année, verser $70,000,000 pour solder les frais fixes et combler le déficit qu'accuse l'exploitation de ces mêmes voies ferrées, et que, ainsi qu'on l'a fait observer l'autre soir à la Chambre, la perte d'argent sera encore plus considérable l'année prochaine, je me rends compte de l'extrême gravité de la situation. Ce problème des chemins de fer est un des plus sérieux que nous ayons été appelés à solutionner depuis un demi-siècle, et il ne peut être résolu qu'à la condition que chacun en aborde l'examen dans le seul dessein d'en rechercher la solution la plus satisfaisante. Il faut l'aborder comme on aborde une question d'affaires.

Le pays est appelé à verser sous forme d'impôts fédéraux la somme de $582,000,000 — car c'est à cela que se chiffre le budget que le Gouvernement a déposé à la Chambre, et il lui reste encore à déposer le budget supplémentaire. Si l'on pouvait

faire le calcul de tous les impôts dont la population canadienne porte le fardeau—calcul que, faute de moyens, je ne puis établir moi-même avec beaucoup d'exactitude—on constaterait vraisemblablement que pour les objets fédéraux, provinciaux, municipaux et scolaires, le pays paie tout juste un peu moins d'un milliard par année. De plus, nous envoyons tous les ans à l'étranger de 225 à 250 millions sous forme d'intérêt sur des placements faits au Canada. Quand on réfléchit à tous ces faits, on ne peut s'empêcher de reconnaître que la situation est grave.

J'espère que les membres du comité à être formé sauront, lorsqu'ils se mettront à l'œuvre, aborder la question animés du seul désir d'en rechercher une solution aussi satisfaisante que possible. Et s'ils le font, ils la trouveront. Il n'est point de problème si épineux qui ne se puisse résoudre, mais on n'obtiendra la solution de celui-ci qu'à la condition de l'aborder avec cette élévation de la pensée, cette disposition de l'esprit que, j'en ai la conviction, le peuple canadien compte aujourd'hui trouver chez ses représentants au Parlement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN : Monsieur l'Orateur, si je considère comme très importante la motion déposée par le premier ministre, ce n'est pas entièrement pour les raisons qu'ont alléguées certains de ceux qui ont déjà adressé la parole. A différents temps, et surtout depuis le commencement de la présente session, on a soulevé la question de savoir quelles sont, en ce qui regarde l'exploitation et l'administration du réseau des chemins de fer nationaux, la somme et la nature des renseignements que, dans l'intérêt public, il y aurait lieu de fournir à la Chambre des communes. Chacun de ceux qui ont adressé la parole à la Chambre s'est, je crois, rendu compte que cette question est d'un très réel intérêt aux yeux du pays aussi bien que du Parlement. L'honorable préopinant (M. Crerar) en a parlé l'autre jour et cet après-midi, et j'approuve sans réserve la manière de voir qu'il a énoncée en ces deux circonstances, à savoir que si l'on permet de mêler de toute façon imaginable les détails de la gestion de ces voies ferrées aux débats de la Chambre, ou même aux discussions d'un comité parlementaire institué pour examiner la question, il deviendra extrêmement difficile, outre que l'on mettra gravement obstacle à l'exploitation de l'entreprise, de trouver et de placer à la tête de l'administration l'homme réunissant toutes les qualités voulues.

[L'hon. M. Crerar.]

J'ai cette autre observation à faire au sujet de l'attitude de mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) : il semble être d'avis que l'on devrait pouvoir accomplir immédiatement au comité ce que, selon lui, il ne conviendrait pas d'accomplir à la Chambre. Je me permettrai de lui rappeler que de l'instant où les renseignements en question serait acquis au comité, ils seraient également acquis à la Chambre, et que la Chambre se trouverait naturellement saisie de toute question qui, à son avis, ne devrait pas lui être soumise, pour la raison qu'elle aurait été soulevée devant le comité et qu'elle aurait fait l'objet de ses investigations. Voilà pourquoi j'incline à croire que son attitude de l'autre jour n'est pas, à cet égard, tout à fait d'accord avec celle qu'il prend aujourd'hui.

A mes yeux, ce comité a une extrême importance. Il doit d'abord définir un principe qui guidera non seulement la Chambre actuelle mais peut-être aussi nos successeurs. Il doit définir un principe en vertu duquel le Gouvernement du jour sera débarrassé de la pénible obligation de déclarer que tel ou tel renseignement est ou n'est pas d'intérêt public. Mon très honorable ami le premier ministre a, j'en suis sûr, montré clairement, l'autre jour, de même qu'aujourd'hui, qu'il n'est ni juste ni convenable pour le Gouvernement d'être le seul juge sous ce rapport. J'ai parfaitement compris, lorsque cette résolution a été proposée l'autre jour, et, de nouveau, cet après-midi, que le but du comité n'est pas, en premier lieu de faire une enquête, mais surtout de définir un principe, et que, ensuite, il ferait son enquête en vertu de ce principe. Il me semble que les intérêts du pays seraient alors parfaitement sauvegardés, et ce but peut être atteint par la résolution du chef du Gouvernement. Mais, je me demande comment on l'obtiendrait, si l'amendement du chef de l'opposition était adopté. Cet amendement est basé sur le principe, comme l'a déclaré franchement l'honorable député de Queen-et-Shelburne (l'hon. M. Fielding) que chaque item et chaque renseignement relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens seront donnés, et si c'est nécessaire, discutés à la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: Le très honorable député veut-il me permettre de l'interrompre? Je n'ai pas dit qu'ils seraient nécessairement donnés et discutés à la Chambre. J'ai fait observer que, touchant d'autres départements, nous n'abordions ces questions que dans des cas d'urgence.

M. McMASTER: Ils " peuvent " l'être.

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ils le " peuvent "?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je suppose qu'il ne vaut guère la peine de conférer à un comité un pouvoir qu'on n'a pas l'intention de lui voir exercer. Si nous devons accorder à un comité un pouvoir qu'il ne doit pas exercer, notre loi est certainement inutile. Il est proposé que le comité exerce ce pouvoir et, bien plus, il sera de son devoir de s'en acquitter. Je suis donc d'avis que la proposition du premier ministre est juste et sage, résolution qui accorde au comité, d'abord, le pouvoir et le devoir de définir la nature des renseignements qui seront donnés à la Chambre dans l'intérêt du pays, puis cette question étant réglée, d'accorder à ce comité, s'il le faut, de nouveaux pouvoirs pour la mise en vigueur de cette définition.

Quant à moi, j'appuierai la résolution du premier ministre et je voterai contre l'amendement de mon honorable ami le chef de l'opposition, pour la raison que l'enquête ne devrait pas précéder la définition des pouvoirs du comité, mais que ce devrait être le contraire.

Un mot encore. De nos jours, la doctrine de la nationalisation est fort dénigrée, et l'on fait des prédictions pessimistes sur le sort des chemins de fer nationaux. La bonne administration du réseau national canadien sera une épreuve de la démocratie du pays, et j'espère sincèrement que l'esprit et le but de cette démocratie assureront le succès à l'administration. A l'heure actuelle, il est incontestable que nous avons une trop grande étendue de voies ferrées pour le chiffre de notre population. Malgré notre petite population, nous nous sommes aventurés dans l'entreprise de trois chemins de fer transcontinentaux. Si je ne me trompe, les Etats-Unis avaient déjà une population de quarante millions d'âme, quand ils ont commencé leur deuxième ligne transcontinentale. Le nombre de milles de nos chemins de fer n'est pas exagéré pour la superficie de notre pays, bien qu'il ne soit pas proportionné à notre population. Cependant, quel membre de la Chambre n'a pas songé que, lorsque notre population aura doublé, lorsqu'elle sera de 18,000,000 au lieu de 9,000,000, les chemins de fer nationaux canadiens, s'ils sont administrés avec sagesse, sans ingérence politique, seront une grande ressource de richesses pour notre pays? Je ne doute pas plus de cela que de ma propre existence, et j'espère, — en quoi je répète les paroles de mon honorable ami le député de Marquette — que les deux côtés de la Chambre, tous les partis, se réuniront dans un véritable et sincère effort pour donner à ce grand réseau de chemins de fer une administration efficace, honnête et impartiale qui en fera un grand succès dans l'avenir.

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

Reprise de la séance

M. VIEN: Lorsque le ministre des Chemins de fer (M. Reid) a présenté son rapport sur l'état financier de nos chemins de fer, pour l'exercice finissant en 1920, il a demandé l'opinion et la coopération de la députation des deux côtés de la Chambre en ce qui concerne les meilleurs moyens à prendre pour tirer le réseau de l'impasse dans lequel il se trouve. Mais pour venir à son secours et lui donner l'aide dont il a si grand besoin, il nous faut les renseignements que nous avons cherché à obtenir par les diverses questions que nous avons inscrites au Feuilleton. L'on a répondu à quelques-unes de ces questions, mais l'on a refusé de répondre aux autres. Et ce ne sont pas là les seuls efforts que nous ayons faits pour nous procurer des détails. L'honorable leader de l'opposition (M. Mackenzie King) a présenté une résolution demandant que les documents et les lettres soient produits et que des témoins soient assignés pour nous renseigner complètement sur nos chemins de fer nationaux. Plus tard, l'honorable représentant de Halifax (M. Maclean) a présenté une résolution ayant pour objet la nomination d'un comité muni de pleins pouvoirs pour assigner des témoins et se procurer tous les renseignements nécessaires. Le Gouvernement a décidé l'honorable député à retirer sa motion, se promettant de présenter une résolution visant à la nomination d'un comité semblable à celui qui était proposé. Cependant, monsieur l'Orateur, la résolution qui fait maintenant le sujet de la discussion ne répond pas au but projeté par mon honorable ami. Loin de donner à la Chambre l'information requise, cette résolution est une des nombreux faux-fuyants de l'honorable ministre des Chemins de fer afin d'éviter la question et empêcher que les renseignements demandés soient soumis à la Chambre.

On nous a accusés cet après-midi d'introduire la politique dans ces questions, il me semble, monsieur l'Orateur, qu'aucune accusation a été moins méritée par l'opposition.

Je ne crois pas qu'il y ait un seul honorable député et certes pas de notre côté de la Chambre, qui ne désire traiter cette question du point de vue le plus large et avec l'intention de rechercher le meilleur moyen de tirer le pays de cette sérieuse impasse. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député de ce côté-ci de la Chambre qui ne désire sincèrement aider le Gouvernement et qui ne serait pas heureux aujourd'hui d'avoir à féliciter l'honorable ministre d'une exploitation avantageuse de nos voies ferrées durant l'année écoulée. Mais le rapport financier qu'il a présenté est effrayant. Il prouve que nous sommes en face d'un déficit d'au moins 70 millions, sans tenir compte d'une valeur de 75 millions d'obligations qui ont été émises pour le renouvellement du matériel roulant; et si nous devons accepter les rapports de quelques-uns des employés, le déficit est réellement de 120 à 130 millions. Pour qui aime son pays, cette situation désolante élimine immédiatement cette question du domaine de l'exploitation électorale. Elle ne saurait être considérée que du point de vue de nos intérêts nationaux; et malgré que l'on reproche à l'opposition d'en faire un tremplin électoral, je la traiterai uniquement du point de vue de nos intérêts nationaux.

A mon avis, monsieur l'Orateur, la véritable question ne consiste pas à savoir si nous obtiendrons quelque avantage politique en la discutant, mais plutôt à s'assurer des meilleurs moyens d'aider le Gouvernement à sortir de l'embarras dans lequel il se trouve. Que nous faut-il pour aider le Gouvernement? Il nous faut les détails complets, il faut que la Chambre connaissent tous les faits. Autrement, comment pourrions-nous juger la question? Nous siégeons ici aujourd'hui comme un tribunal. Nous représentons les électeurs du pays qui sont les actionnaires de nos chemins de fer nationaux, et le ministre des Chemins de fer qui représente en Chambre l'administration de notre réseau de voies ferrées, nous a soumis un exposé financier qui révèle un déficit effrayant.

L'on a établi des comparaisons entre les chemins de fer nationaux et le Pacifique-Canadien. Mes honorables amis de la droite disent qu'ils ne nous donneront pas de plus amples détails que ne le voudrait faire l'administration du chemin de fer Pacifique-Canadien à ses actionnaires Monsieur l'Orateur, la position des directeurs d'une compagnie qui se présentent devant leurs actionnaires avec un rapport comme celui qui a été présenté par le ministre des Chemins de fer est bien différente de celle des directeurs du Pacifique-Canadien, qui ont présenté à leurs actionnaires un exposé financier indiquant un surplus substantiel dans l'exploitation de l'année, lequel est le résultat d'une administration raisonnée et progressive.

Si le ministre pouvait nous soumettre un état financier semblable à celui de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, la Chambre et le pays pourraient le féliciter, convaincus que l'administration de nos chemins de fer est satisfaisante. Mais la situation est toute autre. Je ne crois pas que les actionnaires du Pacifique-Canadien seraient satisfaits de l'administration de ce chemin, si leur conseil d'administration leur présentait un état financier semblable à celui déposé par le ministre des Chemins de fer. Je pense qu'ils réclameraient des renseignements; qu'ils insisteraient pour avoir des directeurs des détails plus complets que ceux qu'on a communiqués à la Chambre. Mais quand le Gouvernement a refusé, l'autre jour, à la députation le renseignement dont elle avait besoin, l'opinion publique s'est émue; d'un bout à l'autre du pays, des journaux favorables au ministère sont intervenus pour déclarer qu'un état de choses semblable ne devrait pas prévaloir et que le Gouvernement devait communiquer au peuple, par l'intermédiaire de la Chambre des communes, tous les renseignements dont les législateurs ont besoin pour remédier au très grave état de choses qui existe.

Le très honorable député a compris les dispositions de l'opinion publique. Il dit, aujourd'hui, qu'il désire que tous les renseignements dont on a besoin soient déposés sur le bureau, mais qu'il s'en trouve quelques-uns que, dans l'intérêt national même, l'on ne peut rendre publics, et que pour cette raison, un comité sera nommé pour déterminer quels renseignements seront communiqués à la Chambre.

Ce comité ne recevra pas instruction d'assigner des témoins au sujet de l'administration du chemin de fer. Le ministre de la Justice, parlant sur ce point, a déclaré le contraire. Eh bien, le paragraphe 4 de la résolution dit que le comité aura le pouvoir d'interroger des témoins sous serment, d'envoyer quérir des personnes, documents et archives et de faire rapport de temps à autre. L'interprétation légale de cette résolution, bien qu'elle soit d'un homme qui a été juge plusieurs années et qui est présentement ministre de la Justice, ne me paraît pas digne de considération. Je suis

certain que le très honorable député n'a pas bien lu la résolution, parce que je ne crois pas qu'il voudrait délibérément induire la Chambre en erreur. Mais il a commis une erreur. Les attributions du comité, telles qu'indiquées au Feuilleton, ne l'autorisent pas à s'enquérir au sujet de la gestion du réseau de l'Etat; il aura le droit d'assigner des témoins et d'acquérir des documents, mais touchant seulement les points susceptibles de faciliter sa tâche qui est de déterminer la nature des renseignements qui devront être fournis à la Chambre à propos des chemins de fer et de la marine de l'Etat. Il est bien évident que le comité ne s'enquerra de la gestion même des chemins de fer. Son rapport indiquera simplement à la Chambre la nature des renseignements qu'elle devrait demander, et pour que le comité obtienne la véritable information désirée, il faudra, comme l'a donné à entendre l'un des ministres, prendre d'autres mesures à cette fin. Il n'y a pas de plus sûre méthode d'empêcher le Parlement d'avoir l'information que le Gouvernement ne veut pas lui fournir, que la méthode adoptée par le ministère.

Le comité siégera de temps à autre. Son enquête pourra traîner en longueur. Après avoir siégé des mois; après que le Gouvernement aura fait voter tout son budget supplémentaire et avancé suffisamment sa législation, le comité déposera sur la table un rapport avisant la Chambre de demander tel et tel renseignement. Alors, un débat général se fera dans cette Chambre sur les attributions supplémentaires à donner au comité et, après un autre débat prolongé, le comité recevra instruction d'assigner des témoins et d'obtenir d'autres renseignements et alors arrivera la prorogation. C'est pourquoi je crains que les renseignements dont nous avons maintenant besoin pour nous fournir une opinion raisonnée sur le sujet soumis à la Chambre ne nous parviennent pas au cours de la présente session. Monsieur l'Orateur, si le cabinet est absolument sincère dans son dessein, il ne devrait pas hésiter à accepter la proposition du chef de l'opposition. S'il veut réellement communiquer à la Chambre, au cours de la présente session, l'information nécessaire, c'est maintenant le temps de renvoyer la question au comité projeté et de lui donner les pouvoirs suffisants pour lui permettre d'obtenir ces renseignements, car cela sera impossible, avec la méthode adoptée par le Gouvernement.

En discutant la résolution, cet après-midi, le ministre des Finances (sir Henry Drayton) a laissé échapper deux mots qui ont éclairé le principal objet de la résolution soumise à la Chambre. "On a," dit-il, "demandé des renseignements et nous les avons refusés; de quoi nous assumons toute la responsabilité." Mais qu'on note bien la suite: "C'est pour ne pas paraître arbitraires que nous proposons maintenant ce comité." Qu'est-ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer (M. Reid)? "Nous ferons comparaître," dit-il, "les directeurs devant le comité afin d'expliquer pourquoi l'information ne doit pas être donnée." Cette phrase vous représente entièrement quelle est l'idée du Gouvernement en présentant cette résolution.

Le ministre des Finances dit: "Nous refusons de donner le renseignement, nous prenons la responsabilité de ce refus, mais pour sauver les apparences, pour ne pas paraître arbitraires, nous proposons la création d'un comité chargé de dire quelles sont les informations qui pourront être données". Puis, à son tour, le ministre des Chemins de fer dit: "Nous ferons comparaître les directeurs devant le comité afin d'expliquer pourquoi les informations ne doivent pas être données". Par conséquent, l'enquête terminée, le comité ne sera pas en mesure de renseigner la Chambre. N'est-ce pas une farce de voir la façon dont on traite une question aussi grave? Si le comité jouissait de pleins pouvoirs, il jugerait lui-même quels sont les renseignements qui pourraient être fournis à la Chambre. Pourquoi ne pas lui laisser ce soin? Comme l'a dit le très honorable député de King (sir Robert Borden), nous chargerons le comité d'établir les principes devant régir les rapports de la Chambre avec l'administration des chemins de fer nationaux. Si nous pouvons charger un comité de déterminer les principes qui devront régir nos délibérations sur cet important sujet, pourquoi ne lui confions-nous pas le soin de recueillir les informations. Le comité n'aurait aucun caractère politique; il donnerait volontiers, j'en suis sûr, au Gouvernement, toute l'aide dont il serait capable et recueillerait les informations qui permettraient à la Chambre de juger d'une façon intelligente et juste les grands problèmes dont il s'agit actuellement. Nous savions qu'on ne donnerait pas les renseignements. Le ministre des chemins de fer qui est très occupé en ce moment...

L'hon. M. REID: Je suis très attentif.

M. VIEN: Je l'espère.

M. ARCHAMBAULT: Avec un seul œil ouvert.

M. VIEN: Certainement pas des deux oreilles.

L'hon. M. REID: Si, de mes deux oreilles et j'ai en même temps mes deux yeux ouverts.

M. VIEN: Le ministre est réellement merveilleux: il prétend qu'il peut écouter deux personnes à la fois. Il nous a dit, cet après-midi, qu'il n'avait refusé aucun renseignement et qu'il avait répondu à toutes les demandes qui lui avaient été adressées. Pourquoi donc s'oppose-t-il à ce que le comité recueille les informations dont il peut avoir besoin? Mais le ministre ne disait pas la vérité. On a fait inscrire au Feuilleton un assez grand nombre de questions qui sont restées sans réponse. J'en ai posé moi-même quelques-unes auxquelles le ministre n'a point répondu et je vais les signaler. La grande faute du ministre n'a pas été de ne pas répondre, mais bien de donner dans certains cas des réponses inexactes. Et entre les deux je ne sais pas quoi préférer: soit le silence, soit l'inexactitude.

Voici la question que j'ai fait inscrire au Feuilleton en vue d'obtenir des renseignements sur les résultats des opérations de chaque division:

1. Combien y a-t-il de point divisionnaires sur les chemins de fer de l'Etat, et quels sont leurs noms?

2. Quel a été le résultat des opérations pour chacun en 1919 et en 1920, quant (a) aux recettes brutes, (b) aux frais d'exploitation, et (c) aux excédents ou déficits?

C'était une question bien juste. Le ministre des Finances s'est plaint cet après-midi que nous ne nous étions pas renseignés sur les causes du déficit. Ma question s'y rapporterait. C'est pour trouver les motifs du déficit que je demandais au ministre quelles étaient les recettes de chaque division. A cela il a répondu:

Le système de comptabilité des chemins de fer n'indique pas les recettes des points divisionnaires, pris séparément.

On m'avait dit le contraire. Je suis aller trouver celui qui m'avait renseigné, car j'avais vu des états financiers préparés de cette façon, et il m'a dit: "Vous avez mal posé votre question; un point divisionnaire est tout simplement le point principal d'une division". Par exemple, Fraserville est le principal point ou point divisionnaire d'une division. C'est la même chose pour Rivière-du-Loup. Parent est un point divisionnaire. Le ministre, qui est un vieux malin, m'a dit mon interlocuteur, a profité de la forme que vous avez donnée à la question, pour ne pas répondre; parce que vous avez demandé l'état financier de chaque point divisionnaire. Posez votre question différemment". C'est ce que j'ai fait. J'ai posé la question suivante:

1. Combien de divisions ou divisions d'exploitation...

Afin que la question paraisse bien claire au ministre.

2. Quel a été le résultat de l'exploitation pour chacune d'elles en 1919 et 1920 quant aux frais d'exploitation, recettes brutes et surplus ou déficits?

Je n'ai pas été plus heureux. Voici la réponse qu'il a faite:

Le système de comptabilité n'indique pas quels sont les recettes, dépenses, excédents ou déficits pour chacune des divisions.

Le ministre a tort. Cela est faux. Il ne l'a pas dit sciemment, mais c'est néanmoins une fausseté. Il me dit que la comptabilité ne se fait pas par divisions et je lui dis qu'elle se fait ainsi...

L'hon. M. REID: Naturellement, comme le dit mon honorable ami la réponse que je lui ai donnée m'a été transmise par le bureau chef. Quand le comité sera réuni, mon honorable ami aura l'occasion d'obtenir de plus amples renseignements et je suis certain qu'on lui prouvera que ma réponse est absolument exacte.

M. VIEN: Je prouverai le contraire.

M. l'ORATEUR: J'aime à croire que l'honorable député se rappelle les remarques que j'ai faites au début du débat. Je suis certain qu'il comprend que l'Orateur ne désire pas restreindre la discussion. Je demanderai néanmoins à l'honorable député d'indiquer clairement comment son discours actuel se rapporte à la question parce qu'il est de toute évidence qu'il est inutile, malavisé et désavantageux de discuter les problèmes de chemins de fer en général quand il s'agit d'une motion pour former un comité.

M. VIEN: Je me suis conformé exactement, monsieur l'Orateur, à la décision que vous avez rendue au début du débat. Je suis pas à pas l'honorable ministre qui nous dit ne jamais avoir refusé aucun renseignement et je tente de prouver à la Chambre que parfois il a refusé des renseignements et que, parfois encore, ses renseignements étaient faux. De plus, monsieur l'Orateur, durant votre absence du fauteuil, les honorables ministres, malgré votre décision, sont entrés dans bien des questions que nous n'avions pas l'intention d'étudier. Je ne veux pas que leurs déclarations soient répandues dans le pays sans qu'on y ait répondu et je tente actuellement de nier certaines allégations du ministre des Chemins de fer. Néanmoins, j'es-

saierai de m'en tenir à un ou deux points en particulier.

A mon sens, la situation des chemins de fer nationaux était très sérieuse dans les régions nord des provinces de Québec et d'Ontario. Voici quels étaient les faits. Un certain nombre de conducteurs de trains faisaient le parcours entre le nord de la province de Québec et le nord de la province d'Ontario traversant un pays entièrement peuplé de Canadiens français. La plupart des voyageurs étaient des ouvriers de chantiers allant à leur camps et des colons ignorant de la langue anglaise. Les conducteurs ne savaient pas le français. De plus, je sais de bonne source que certains de ces conducteurs étaient ivres la moitié du temps.

M. ARCHAMHBAULT: Dans la province d'Ontario?

M. VIEN: Dans le nord d'Ontario et de la province de Québec. J'ai tenté de savoir le nom de ces conducteurs par le ministre, non pas pour dire à la Chambre que c'étaient des ivrognes, mais bien pour compléter mes renseignements et les utiliser en discutant les questions de chemins de fer. De Québec en allant à l'ouest, il y a un grand nombre de gares sans chefs de gare. Le résultat c'est que les voyageurs ne peuvent acheter leurs billets que sur le train. Alors une de deux choses se produit. Soit que les voyageurs paient le conducteur quand il est ivre et qui met l'argent dans sa poche, soit que le conducteur ne s'occupe pas de percevoir le prix du billet. J'ai des renseignements qui me prouvent que dans deux cas différents, des personnes sont venues de Cochrane à Québec sans qu'on leur demande leurs billets et que, dans un autre cas, le conducteur était ivre. Afin d'avoir des données qui pourraient renseigner la Chambre j'ai mis la question suivante au Feuilleton:

Combien de conducteurs de trains sont employés par les chemins de fer de l'Etat dans la province de Québec?

La réponse a été 296. J'ai demandé aussi:

Quels sont leurs noms?

La réponse a été:

On ne considère pas d'intérêt public de publier les noms de ces conducteurs.

Vous voyez, monsieur l'Orateur, où je veux en venir. Le ministre a déclaré cet après-midi qu'il n'avait jamais refusé de renseignements, mais, en réponse à cette question, il invoque qu'il n'est pas d'intérêt public de publier les noms de ces conducteurs afin que nous puissions découvrir par nos recherches personnelles, puisque nous n'avons pas de renseignements officiels à la Chambre, si ces conducteurs sont ou ne sont pas fiables et si on devrait ou non les remercier du service. Donc, sur ces deux points, on comprend que le ministre n'a pas donné tous les renseignements complets à la Chambre.

Les déficits dont nous nous plaignons sont dûs à diverses causes. Quelques-unes s'appliquent généralement à toutes les compagnies de chemin de fer. Les conditions générales industrielles et commerciales, par exemple, affectent les chemins de fer aux Etats-Unis, exactement comme les chemins de fer du Canada et les chemins de fer des compagnies privées comme les lignes nationalisées. Des facteurs tels que l'augmentation des salaires et du coût des matériaux affectent tous les chemins de fer, mais ces conditions se rétabliront d'elles-mêmes quand nous serons revenus aux temps normaux. Les salaires seront rajustés ainsi que les prix des matériaux, mais il y a une autre cause de nos déficits qu'il sera difficile de faire disparaître.

Je veux parler de l'administration et cela comporte la question de la nationalisation. L'honorable député de King (sir Robert Borden a touché légèrement à cette question de la nationalisation en essayant de la justifier. Ce n'était pas notre intention de discuter ce soir la nationalisation, mais je ne crois pas que nous devrions laisser ses déclarations sans réponse. Il y a dans ce pays des partisans de la nationalisation, mais il y a aussi des gens qui en sont les adversaires. Les partisans de la nationalisation appartiennent principalement aux provinces de l'Ouest et à la province d'Ontario. Les autres provinces sont plus conservatrices sur ce point et sont opposées à la nationale. Les partisans de la nationalisation, monsieur l'Orateur, n'ont pas de plus grands ennemis que ceux qui en ont introduit le principe dans notre législation et ceux à qui on a confié l'administration de nos chemins de fer nationaux. Si la nationalisation avait été essayé loyalement, il est possible que nous aurions pu nous adopter à cette innovation; mais l'administration qui a exploité nos lignes depuis l'introduction de ce système contribuera, je crois, au prompt retour à l'exploitation par l'administration privée. Il était bien facile de prévoir que la situation actuelle ne pourrait pas être évitée avec l'administration donnée à nos chemins de fer nationaux.

De quoi résulte cette situation? Le Nord-Canadien est devenu insolvable et nous

l'avons pris à notre compte en le nationalisant; ensuite nous avons confié l'administration des chemins de fer nationaux à ce même groupe d'hommes qui avaient mené le Nord-Canadien à la banqueroute. Ils n'avaient pas pu administrer avec succès leur propre chemin de fer, mais quand nous le leur avons enlevé comme compagnie privée et que nous avons pris toutes leurs obligations nous les avons mis à la tête de ces chemins de fer comme propriété publique. Voilà un point qui touche de très près à la question actuellement soumise à la Chambre. Nous voulons une information complète et précise pour savoir comment l'administration de nos chemins de fer par ce groupe d'hommes en est arrivé à un déficit de $48,000,000 l'an dernier et $70,000,000 cette année et de $100,000,000 probablement l'an prochain. Monsieur l'Orateur, toute l'administration a absolument manqué de prudence et aucun homme d'affaires dans le pays n'aurait pu suivre une conduite plus insensée. Le ministre des Chemins de fer (M. Reid) nous dit que nous aurons un comité devant lequel l'administration des chemins de fer nationaux nous dira pourquoi on ne peut pas donner les renseignements. Naturellement, on essaiera de convaincre le Parlement qu'il n'est pas dans l'intérêt public que les administrateurs donnent aucun renseignement. Ils ont à cacher les moyens et les méthodes dont ces déficits sont la conséquence et naturellement ils empêcheront d'arriver à la connaissance du public tout renseignement ayant pour but de jeter de la lumière sur le sujet. Nous voulons que l'administration de nos chemins de fer nationaux nous donne, non pas comme l'a dit le ministre des raisons pour ne pas nous communiquer des renseignements, mais un compte rendu de leur gestion administrative et les raisons expliquant pourquoi ils n'ont pas mieux administré nos chemins de fer. Nous voulons qu'ils nous donnent quelques explications satisfaisantes des déficits qui font de telles saignées au trésor public. Tous les vrais patriotes canadiens sont grandement inquiets de l'état des affaires aujourd'hui. (*Exclamations.*)

Ils sont très inquiets des conditions, monsieur l'Orateur, malgré le rire absurde que j'entends de l'autre côté. Je vois rire un honorable député. La situation est trop désespérée pour qu'un homme à l'esprit sérieux puisse se permettre de rire.

M. McMASTER: Il ne siège pas de notre côté.

[M. Vien.]

M. VIEN: Le peuple est las de voir notre héritage national gaspillé, volé et ruiné, et pourtant un honorable député peut trouver quelque chose de risible à la situation. Evidemment, les faits ne sont pas compris sous leur vrai jour par l'honorable député. Quoiqu'il en soit, il nous a donné la mesure de son patriotisme et de son intelligence. Monsieur l'Orateur, ces Canadiens dont les ancêtres ont colonisé ce pays il y a des générations et ont lutté contre l'adversité pour que les futures générations puissent vivre dans leur pays heureuses et prospères ne peuvent envisager d'une âme sereine la ruine des espérances précoces de leurs aïeux.

Il est pénible de voir compromettre de cette façon notre héritage national par le Gouvernement, qui ne voit rien de mal à confier l'administration de nos chemins de fer aux mains de gens ayant mené à la banqueroute les entreprises qu'ils avaient édifiées; ces gens sont évidemment au-dessus du Parlement puisqu'ils refusent aux représentants du peuple des renseignements dont nous avons absolument besoin. Il est donc plus que temps que le Parlement nomme un comité, non pas pour servir les fins des partis politiques, mais uniquement dans le but de servir l'intérêt national; ce comité devrait être en mesure d'accomplir un travail efficace et d'élaborer un programme dont l'exécution nous permettra peut-être de tirer le pays des embarras au milieu desquels il se débat à l'heure qu'il est.

Il est inutile, à mon avis, de nommer un comité dont les fonctions se borneront à faire rapport à la Chambre sur les demande de renseignements. Nous devrions nommer un comité revêtu de pouvoirs fort étendus, ayant le droit de convoquer des témoins et de faire une enquête approfondie sur la situation. Cette enquête pourrait être tenue à huis clos, si c'est nécessaire, mais elle devrait être de nature à nous fournir une base afin que nous soyons en mesure de discuter le problème avec intelligence et de légiférer en connaissance de cause. Pour moi, la résolution du premier ministre est une feinte; il s'agit d'un camouflage uniquement destiné à distraire l'attention du Parlement de la véritable question. Elle tend à la création d'un comité, dont le rapport se résumera simplement à un blanchissage en règle pour le Gouvernement du jour, tandis qu'il empêchera le Parlement d'obtenir les renseignements dont nous avons besoin à l'heure actuelle.

Pour toutes ces raisons, je ne puis donc accorder mon appui à la résolution du Gou-

vernement, qui accepterait d'emblée l'amendement du chef de l'opposition s'il était sincère. Je suis donc prêt pour ces diverses raisons, à appuyer l'amendement et à voter contre la résolution.

M. NESBITT: J'ai préconisé énergiquement depuis quelque temps la nomination d'un comité parlementaire, bien que le texte de la présente résolution, je l'avoue sans la moindre hésitation, ne concorde pas exactement avec mes idées sur cette question. Le projet toutefois fournit l'occasion à la Chambre, surtout sous le régime du 4e article, de se livrer à de nombreuses enquêtes. Le rapport annuel du bureau administratif de nos chemins de fer nationaux sera déposé devant le comité, de sorte que j'incline à croire que le jour où les membres se seront enquis au sujet des détails que renferme ce document, ils auront recueilli de nombreux renseignements. De plus, j'ai la ferme conviction que si le comité, du moment qu'il sera en fonctions, se rend compte qu'il ne possède pas des pouvoirs suffisants pour mener son enquête à bonne fin, le Parlement ne se fera pas tirer l'oreille pour les étendre et lui accorder toute la latitude voulue.

Quant à la question de savoir si le comité sera en mesure de formuler un rapport de nature à satisfaire ses membres, cela dépendra des renseignements que l'enquête mettra au jour. La résolution toutefois confère au comité des pouvoirs assez étendus, je n'ai pas le moindre doute quant à cela, pour lui permettre d'obtenir tous les renseignements nécessaires, du moins pour commencer. Je suis opposé à l'idée de nommer un juriste pour assister les membres du comité ni de faire témoigner des experts en traction. Plus souvent qu'autrement, à mon avis, ces experts ne seraient pas compris des membres du comité. J'ai tout lieu de supposer que le comité se composera d'hommes d'affaires tant de la gauche que de la droite, tandis que l'exploitation des chemins de fer de l'Etat fera le sujet de l'enquête. Les membres du comité seront donc parfaitement aptes, suivant moi, à faire jaillir les renseignements nécessaires, sans avoir besoin de se soumettre à la direction d'un juriste ou d'experts en traction. Sinon, rien de plus facile pour le comité de faire savoir au Parlement qu'il a besoin des lumières d'un avocat ou de techniciens en cette matière et nul doute que le Parlement s'empressera de se rendre à ses désirs.

J'ai fait partie d'un bon nombre de comités spéciaux, de sorte que l'expérience que j'ai acquise m'incline à appuyer le projet du premier ministre. Il est facile d'obtenir une masse de renseignements sans discours inutiles par le canal d'un comité parlementaire. Au cas où le Parlement ferait une enquête sur les détails de l'administration de notre réseau de chemins de fer nationaux et que nous consacrerions une couple d'heures ou un après-midi tout entier à discuter les raisons de la révocation d'un agent de gare, ou pourquoi des traverses de telle ou telle longueur n'ont pas été posées à tel ou tel endroit, ou encore pour quelle raison l'administration n'a pas acheté le combustible de John Jones au lieu de Thomas Oliver, et ainsi de suite, vaudrait autant dire que le Parlement siégerait pendant toute l'année au lieu de quelques mois.

Pour ces motifs, je suis donc fortement en faveur de la nomination d'un comité parlementaire et j'ai la ferme conviction que ses délibérations nous procureront des renseignements précieux, quand bien même ils ne seraient pas de nature, comme je l'espère, à diminuer le déficit de l'exploitation. J'approuve de tout cœur les observations qui ont été faites sur la nécessité d'exclure l'esprit de parti de cette enquête. J'ai donc été peiné d'entendre un honorable député déclarer carrément cet après-midi que la création d'un comité revêtu des pouvoirs que lui confère la résolution, donnera infailliblement lieu au dépôt de deux rapports: c'est-à-dire un rapport de majorité et un autre de minorité. Pour ma part, je crois que cette observation n'aurait jamais dû être faite ici. Personne ne devrait se permettre de faire de pareilles prédiction.

Personnes de ceux qui seront choisis pour membres de ce comité ne devraient subir l'influence d'un tel sentiment. Il est inutile en effet d'accepter cette charge si l'on a d'avance décider les conclusions auxquelles on arrivera. A mon avis, ceux qui auront l'honneur d'être membres du comité devraient se mettre à la besogne l'esprit ouvert; il devraient discuter avec calme et d'une façon pratique les questions qui se présentent; faire ensuite à la Chambre un rapport étudié. J'espère que dans la présente circonstance c'est la règle que l'on suivra.

M. JACOBS: Je suis en faveur de l'amendement et je me propose de voter pour, par la raison que, selon moi, c'est une proposition que le pays agréera, tandis que personne de ceux qui ont étudié le problème des chemins de fer et de la marine marchande, tel qu'il se présente aujourd'hui au Canada, ne saurait agréer la résolution du premier ministre, laquelle est

rendue ineffective dès sa naissance. Quelque conclusion que l'on prenne, elles ne donneront pas satisfaction. Il me semble bien en effet que le seul but de cette enquête est de faire mettre de côté d'importantes questions dont la Chambre est saisie. Par exemple, le premier article de ce projet porte que le comité en question recherchera:

Quelles sont les informations concernant les opérations des chemins de fer et de la marine de l'Etat conduites par le bureau des directeurs qui devraient, dans l'intérêt public, être soumises au Parlement, en réponse aux questions, motions pour production de documents ou autres.

Oui, les informations devant être soumises au Parlement. Je me demande de quel œil le public envisagera cette question hautement importante. Les informations soumises au Parlement en réponse à des questions, à des demandes de documents, etc. J'ose dire qu'il n'est personne hors d'ici qui comprenne vraiment ce que cela veut dire. Pour des parlementaires, cela veut dire, bien entendu, que le Gouvernement demande à un comité de cette Chambre de lui faire savoir ce qu'il doit faire. Le Gouvernement abdique ses fonctions. Les rivières ne remontent pas vers leurs sources. Comment est-il possible à ce comité de dire au Gouvernement quelles informations devront être soumises à la Chambre en réponse à des questions, à des demandes de documents ou à quelque autre motion?

Le deuxième paragraphe dit:

Quand, par quelle méthode, et sous quelles conditions, s'il en est, ces informations devraient être fournies.

"S'il en est." C'est vouloir simplement entourer d'une clôture le comité avant qu'une question quelconque lui soit soumise. Je me demande de nouveau ce que l'on pense hors de la Chambre? Le troisième paragraphe maintenant:

Quel système de vérification devrait être adopté, et quelle somme de détails devraient être donnés dans le rapport annuel.

J'éprouve le besoin de dire, à l'exemple d'un fameux personnage de Shakespeare: "Maudites soient vos deux maisons". Quel besoin le public a-t-il de vérifier? Que lu importe l'étendue des détails de ce rapport. Ce qui l'intéresse, c'est le résultat définitif. Il se souciera bien peu du mode de vérification que l'on adopte. Le quatrième et dernier paragraphe porte:

Si ce comité doit être maintenu, et pour quelles raisons il doit être, et si pour ces raisons, ou pour toutes autres que le comité déterminera être d'intérêt public, le rapport annuel du bureau des directeurs doit lui être soumis; et que le comité ait le pouvoir d'interroger des témoins sous serment, d'envoyer quérir personnes, documents et archives et faire rapport de temps à autre.

[M. Jacobs.]

Immaginez-vous la situation. Déjà se trouve devant la Chambre le rapport annuel de ce bureau des directeurs et nous n'en sommes pas plus avancés; mais l'on espère qu'une étude de ce rapport faite par un comité lui permettra de nous dire ce qu'il faut faire. J'ai un peu l'expérience de ces rapports annuels de directeurs et je sais que d'ordinaire ils contiennent le récit de ce que le bureau n'a pas fait, plutôt que de ce qu'il a fait. Nous avons ici le rapport annuel du bureau administratif des chemins de fer de l'Etat, nous avons un Gouvernement à la tête duquel se trouve un des esprits les plus astucieux et les plus agiles du territoire, et nous savons au moins quelque chose des vérifications et des détails; c'est là cependant ce qui va faire l'objet des études du comité. A mon avis, nous venons de perdre tout un jour d'un temps, précieux et qui coûte fort cher au pays, sans que nous soyons arrivés à rien.

Mais cet amendement que propose le chef de l'opposition a certainement de la valeur. Voici quels en sont les termes:

Que ce comité pourra connaître de toute question afférant d'une façon quelconque aux chemins de fer que le gouvernement possède ou peut obtenir, soit sous la direction du département des Chemins de fer et des Canaux, ou d'une corporation dont le gouvernement est actionnaire—qu'il s'agisse on non de la construction ou du service—à compter du jour où le gouvernement a nommé un Bureau administratif de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien jusqu'aujourd'hui; et aussi connaître de toute question afférant d'un façon quelconque à la marine marchande du gouvernement canadien, soit du chef de la construction ou du service des navires, et que ce comité aura pouvoir de faire quérir papiers, personnes et archives, de retenir des conseillers et experts en matière de transport, et de faire de temps à autre tels rapports et propositions qu'il jugera d'intérêt public; et aussi connaître de toute question afférant d'une façon quelconque à la marine marchande du gouvernement canadien, soit du chef de la construction ou du service des navires; et que ce comité aura pouvoir de faire quérir papier, personnes et archives, de retenir des conseillers...

Cela me semble très bien.

...et experts en matière de transport, et de faire de temps à autre tels rapports et recommandations qu'il jugera d'intérêt public.

Mettez ces deux documents côte à côte, le projet de résolution et l'amendement, et demandez-vous, monsieur l'Orateur, lequel des deux fera l'impression la plus favorable sur la majorité des gens, ceux qu'on rencontre partout, car après tout, ce sont ceux-là qui paient les violons, et assuré-

ment, ils ont bien le droit de demander l'air qu'ils veulent. J'ose dire que tout honorable membre de la droite qui appuierait alors cette résolution proposée par le premier ministre et qui demanderait qu'elle fût préférée à l'amendement serait considéré mûr pour le cabanon. Il n'y a aucune comparaîson entre les deux. L'une propose de faire quelque chose de sensé, d'aller au fond des choses, et d'expliquer au public en quoi réside la difficulté; et l'autre n'est qu'une résolution stérile qui, autant que je puisse en juger, semble avoir été rédigée par l'honorable ministre de la Justice. Je reconnais là sa main.

On nous dit, et cela de façon plutôt sérieuse, qu'il n'est pas dans l'intérêt public que tout soit connu au sujet du fonctionnement et de la gestion de ces deux entreprises. Quand quelqu'un tombe malade et va trouver son médecin, il lui explique le mal dont il souffre, et le médecin établit son diagnostique et prescrit le remède. Mais supposons que le patient vienne dire à son médecin: "Je souffre de ceci et de cela, mais je souffre aussi d'une autre façon, et je ne peux pas vous dire ce que c'est, parce que je crains que vous ne perdiez confiance en moi et que vous ne me considériez plus comme un gentleman." Comment serait-il possible, monsieur l'Orateur, d'établir un diagnostique et de prescrire le remède nécessaire à moins de connaître la source du mal dont se plaint le patient? Cependant, nos amis de la droite de cette Chambre viennent nous dire: "Nous ne vous ferons connaître que ce qu'il peut être dans l'intérêt public de savoir." Qu'appelle-t-on ici l'intérêt public? L'intérêt public est l'intérêt du public de ce pays, c'est-à-dire de ceux qui paient ce déficit de 70 ou 80 millions par année, et qui vont probablement avoir à payer 100 millions l'année prochaine. Ce sont ceux-là qui constituent le public et qui sont intéressés à connaître tous les faits. L'intérêt public, si je comprends bien la présente résolution, est celui de la gestion des chemins de fer nationaux. Apparemment l'on craint que certains renseignements puissent se répandre qui ne soient pas favorables à cette gestion; ce sont ceux-là qui veulent sauver leur peau.

Eh bien, je mets au défi mes honorables amis de la droite de cette Chambre de me citer un cas de ce qu'ils pourraient considérer être au détriment du public, si cela se produisait au cours de l'enquête conduite par ce comité. Quelles sont donc ces difficultés insidieuses qui empêchent le Gouvernement de faire la lumière devant le public? Nous sommes le public, nous représentons le public, et nous disons que nous serions satisfaits de savoir en quoi ces difficultés consistent. Les intérêts de la gestion de notre réseau de chemins de fer nous préoccupent fort peu; ce que nous voulons savoir, c'est pourquoi il puisse s'accumuler sur ces chemins de fer de pareils énormes déficits chaque année. Je mets de nouveau au défi le Gouvernement de venir nous dire quelle pourrait être la révélation qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de nous faire connaître. Mon honorable ami de Québec-Est nous dit que le Pacifique-Canadien peut copier nos méthodes. C'est vraiment trop se gausser de nous. Ainsi que mon honorable ami de Pontiac l'a fait observer aujourd'hui, la compagnie du Pacifique copie les secrets du succès, mais non pas de l'insuccès. Que peut-il donc y avoir dans notre administration de nos chemins de fer nationaux qui, mis au grand jour, pourrait être à l'avantage du Pacifique-Canadien, ou de toute autre compagnie ou personne?

Quand un malade est atteint du mal redoutable de la tuberculose, monsieur l'Orateur, le médecin lui prescrit du soleil et de l'air frais, et c'est là ce que nous demandons ici. Nous souffrons d'hémorragies à raison de $70,000,000 par année, et nous voulons du soleil et de l'air pour nous guérir. On n'a jamais rien accompli, monsieur l'Orateur, en matière d'entreprise publique en ayant recours à des méthodes clandestines. Ces messieurs de la droite ne sont que les gardiens temporaires des affaires de ce pays; ils sont ici aujourd'hui et demain ils seront ailleurs. Mais le public est ici tout le temps, et ce qu'il demande en des termes non équivoques, c'est que pleine lumière soit faite dans les affaires de cette entreprise, afin qu'il puisse déterminer s'il est possible d'arrêter cette perte de sang précieux. Il veut savoir s'il est possible d'obtenir que ces chemins de fer nationaux soient mis en la même situation avantageuse que d'autres chemins qui réussissent à mener leurs affaires à bien.

Le ministère me dira-t-il comment nous pourrions nous trouver dans une situation pire que celle où nous sommes aujourd'hui? Des membres de la droite qui sont sensés éclairés nous déclarent que la divulgation de certains renseignements ne serviraient pas l'intérêt public. Eh bien, même si ces renseignements étaient dévoilés cela causerait-il une perte annuelle de plus de soixante-dix à quatre-vingt millions? Dans ce cas, perdrions-nous quatre-vingt dix millions par année? Je déclare qu'il serait bon que nous perdions cent millions par an-

née, si cela avait pour résultat de nous permettre de mettre le doigt sur la plaie et de trouver un remède à la situation.

Le représentant de Marquette (l'hon. M. Crerar) — je ne le vois pas ici ce soir — a énoncé cet après-midi de nobles principes de morale; il a proféré des paroles de sagesse et il les a prononcées du ton qu'un homme d'Etat serait censé employer pour émettre des opinions ayant un grand poids. Il nous a dit qu'il avait un grief, non pas contre le ministère auquel incombe la responsabilité d'exploiter ces voies ferrées, et qui est le plus grand coupable dans cette affaire, mais contre le chef de l'opposition. Il s'est plaint que celui-ci n'a pas donné à la Chambre de conseils utiles relativement à l'exploitation de ces deux entreprises de l'Etat. Eh bien, il me semble, monsieur l'Orateur, qu'il n'aurait pas dû fermer si aisément les yeux sur la conduite du premier ministre, qui est, en somme, le plus grand coupable. Comment se fait-il que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer aient imploré la pitié du pays, lorsque ces jours derniers ils nous ont dit qu'ils étaient prêts à recevoir des conseils de n'importe quelle source au sujet de l'exploitation de ces entreprises publiques? Etait-ce là un programme d'édification? Pourquoi le député de Marquette n'a-t-il pas cru nécessaire de signaler ce prétendu programme d'édification du ministère? Chose étrange, l'honorable député a lui-même négligé de le faire, lui, le chef d'un parti qui, bien qu'il ne soit pas encore grand, peut le devenir, d'un parti qui, du moins, espère grandir et compte occuper avant peu les sièges de la droite. C'est là une ambition fort noble; bien des gens, j'en suis sûr, sont d'avis que n'importe quoi vaudrait mieux que le groupe qui occupe présentement les sièges réservés aux membres du ministère. Eh bien, le député de Marquette n'a pas offert de conseils utiles. Il y a quelques semaines, en discutant ce sujet, il a dit que la seule solution du problème en présence duquel le pays se trouve était de faire une nouvelle estimation de l'actif des chemins de fer nationaux. Voilà le projet que le parti agraire met de l'avant. A quoi bon faire une nouvelle estimation de cette propriété? A quoi cela servirait-il? Je ne crains pas de dire que, si l'on proposait d'insérer dans le projet de résolution un paragraphe tendant à faire estimer de nouveau la propriété, le premier ministre ne le permettrait pas, sous le prétexte que cette nouvelle estimation ne servirait pas l'intérêt public. La seule raison ostensible d'évaluer de nouveau la propriété en ce moment, c'est que cela pourrait engager un particulier ou un syndicat à l'acheter. Le député de Marquette veut-il la vendre si tôt à un syndicat privé. Il y a quelques mois à peine tout le groupe qui siège à nos côtés — mais dont nous ne sommes pas — criait à tue-tête que la nationalisation était la seule planche de salut. Maintenant le chef de ce groupe déclare qu'il veut que la valeur de ces voies ferrées soit établie de nouveau. C'est là le conseil qu'il a à offrir; puis, il met en demeure le chef de l'opposition de dire ce que le parti libéral a à proposer à ce sujet. J'ai beaucoup d'estime pour le chef de l'opposition; je l'ai suivi et j'espère le suivre encore longtemps. Cependant, je ne suis pas prêt à déclarer que c'est un surhomme, et il faudrait assurément plus qu'un homme ordinaire pour mettre de l'ordre dans le chaos qui règne présentement, du moins, jusqu'à ce que nous ayons sous les yeux les faits, les chiffres et les renseignements que recueillerait un comité qui fonctionnerait comme le chef de l'opposition le suggère. "Etes-vous coupable ou non coupable?" demande le juge au prévenu à la barre. Le prisonnier répond: "Ma foi, comment puis-je le dire avant que j'aie entendu la preuve?" Telle est la situation dans laquelle nous nous trouvons. Nous aimerions entendre les dépositions; nous voudrions connaître quelque chose de l'affaire, avant de déclarer que le ministère est en faute, bien que nous soupçonnions fortement qu'il l'est.

En 1916, j'étais l'un des avocats retenus auprès de la commission Duff-Meredith, chargée de s'enquérir des détails concernant les fournitures d'obus auxquelles les noms de plusieurs ministres d'Etat avaient été mêlés en quelque façon. La Chambre avait été saisie de l'affaire par M. Kyte, dans un discours très violent. Naturellement, le Gouvernement a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'accorder une enquête, mais au bout d'une semaine ou dix jours après avoir entendu ce qui se disait dans le pays, il est revenu sur la décision et a été très heureux de nommer une commission ayant pleins pouvoirs d'enquêter. On n'a pas parlé des intérêts publics ou particuliers, bien qu'il s'agissait d'enquêter l'affaire des munitions, obus et explosifs et que nous étions en pleine guerre. Nous avons dû soumettre à la commission d'enquête des questions dont la révélation pouvait être considérée comme très dangereuse à cette époque, étant donné le fait que tous ces renseignements

passaient à l'ennemi. On a obtenu des renseignements touchant les endroits où les obus étaient fabriqués, les quantités fabriquées, la manière de les livrer outremer, les prix payés et divers détails techniques dans ce sens, qui, tous on aurait pu le dire à cette époque, pouvaient fournir des renseignements utiles à l'ennemi. Mais, étant donné le fait que le public demandait une enquête et que l'honneur de certains membres du Parlement était en jeu, on a fait l'enquête la plus étendue et la plus libre et un rapport en conséquence a été déposé.

Or, si nous pouvions enquêter une question aussi délicate en pleine guerre, pourquoi la Chambre et le pays ne pourraient-ils pas avoir des renseignements complets sur cette importante et grave question que nous étudions actuellement? J'oserai dire que si l'on faisait un plébiscite sur la question de savoir si ces renseignements doivent être donnés ou cachés au public, parce que leur révélation n'est pas d'intérêt public 99 p. 100 du peuple diraient qu'ils veulent avoir les renseignements les plus complets, quelles que soient les conséquences. Les électeurs nous demanderaient de continuer à forger sans nous soucier de savoir qui se fait brûler par les étincelles. Conséquemment, il n'est pas surprenant de voir que nous insistons pour faire accepter l'amendement du chef de l'opposition et que nous refusons d'accepter la proposition avancée par le Gouvernement.

Il est évident que les honorables députés de la droite suivront aveuglement le premier ministre sur cette question et voteront tout probablement dans le même sens, et cette évidence est une chose dont je ne me lasse pas d'être surpris. La question que nous débattons est une des plus importantes que le pays ait été appelé à discuter depuis longtemps. Ces députés comprennent probablement qu'ils ont très peu à perdre. "Jupiter enlève d'abord la raison à ceux qu'il veut perdre" et mes honorables amis sentent que, tant qu'ils durent, et tant qu'ils occupent les banquettes de la droite, ils ne feront qu'un avec leurs amis des chemins de fer nationaux qui seuls ont intérêt à ce que les faits ne soient pas connus et qui s'opposent à ce qu'ils le soient.

M. TWEEDIE: La discussion de cette question, monsieur l'Orateur, a été assez loin et elle s'est présentée sous des formes diverses depuis le début de la session. Bien que je n'aie pas l'intention de discuter en détails les sujets auxquels les orateurs se sont attachés, je demanderai à la Chambre d'avoir l'obligeance de m'écouter sur un ou deux points.

En tentant de mettre ces questions sous les yeux du public, le chef de l'opposition (l'hon. M. Mackenzie King), a sans doute rendu un service public et les diverses discussions qui se sont produites ont eu la plus grande importance, en ce sens qu'elles ont fait comprendre au peuple la situation financière des réseaux qui sont sous la dépendance du Gouvernement.

Si le pays a suivi ces discussions il n'est pas un homme en Canada qui ne sache que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat a eu pour résultats d'énormes déficits. Bien que le public ait été renseigné relativement à l'exploitation de 1919, alors que le déficit a été de quelque 45 millions, je ne crois pas que le pays en ait été aussi assombri que les honorables députés de l'opposition veulent nous le faire croire, parce que, malgré le déficit de l'époque, le Gouvernement avait été assiégé de requêtes venus de toutes les parties du Canada et demandant la continuation des travaux publics qui avaient été commencés ou suspendus durant la guerre. Pas plus tard qu'en janvier de cette année, les United Farmers de l'Alberta se sont réunis à Edmonton et, malgré la ruine atroce qu'ils dénoncent comme membres de l'opposition, ils ont soumis au Gouvernement une série de résolution se rattachant à la construction de chemins de fer et demandant au Gouvernement de poursuivre avec le plus de vigueur possible la politique qu'il avait suivie dans le passé touchant la construction des chemins de fer. L'honorable député de Marquette (l'hon. M. Crerar) doit avoir reçu une copie de ces résolutions, et, si oui, il sait que la première chose décrétée est que:

> L'union n° I de l'association des progressistes est d'avis que le temps est arrivé, dans l'intérêt du Canada, que tous les chemins de fer du pays soient nationalisés.

L'honorable député de Marquette a fait entendre, cet après-midi, les paroles les plus élogieuses à l'égard du Pacifique-Canadien. D'après lui, cette compagnie de chemin de fer a la meilleure administration et le meilleur personnel d'exploitation de l'univers. J'abonde dans ce sens, et j'irai même plus loin. Le Pacifique-Canadien, dès le début de son administration et de son exploitation a eu avec lui des hommes aussi éminent que lord Mount Stephen; il a toujours maintenu sa haute renommée dans le choix de ses employés, et les qualités de son administration et de son exploitation ont surpassé celles de tous les autres chemins de

fer de ce pays. Mais malgré toute la peine qu'il s'est donnée pour exprimer son opinion sur le Pacifique-Canadien, cet après-midi, mon honorable collègue (M. Crerar) a perdu de vue l'aspect même de la question qui intéresse les Canadiens. Les membres de la gauche se déclarent opposés à la nationalisation des voies ferrées. L'honorable député de Marquette qui porte aux nues l'administration du Pacifique-Canadien, en disant qu'elle n'a pas son égale, a été reconnu chef du parti progressiste du Canada par cette même convention qui a adopté la résolution approuvant la nationalisation immédiate de tous les chemins de fer. Quant à moi, je n'hésite nullement à donner mon avis au sujet de ce réseau. Le ministère devrait déclarer franchement qu'il n'a aucune intention de nationaliser le Pacifique-Canadien sous quelque forme que ce soit, mais que, à son sens, nous ne devrions pas toucher à l'une des compagnies de chemin de fer les mieux organisées et les mieux administrées de l'univers. Nous entendrons avec plaisir le chef du parti progressiste se prononcer clairement, au sujet de ce problème, indépendamment des vues du parti qu'il dirige dans l'ouest du Canada.

Nous avons beaucoup entendu parler des déficits touchant l'administration et l'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens; mais on n'a jamais fait une comparaison convenable, et j'espère qu'on la fera avant la fin de la session. Les honorables députés de la gauche ont mentionné un déficit de 45 millions, l'an dernier, et un autre de 70 millions, cette année, et ils disent que, comme il y a eu un déficit, ces deux années, et, comme il y en aura probablement un autre l'année prochaine, ce pays est voué à la ruine parce qu'il a pris à son compte l'exploitation des chemins de fer nationaux. Veulent-ils se montrer justes? Alors, qu'ils ne fassent pas de rapprochement avec le Pacifique-Canadien de nos jours, mais avec celui d'il y a trente ou quarante ans, lorsque ce chemin de fer faisait œuvre de pionnier au Canada. Nous nous rappelons tous que, lorsque cette grande institution dont nous sommes fiers, et que nous avons louangée à la Chambre était à l'état embryonnaire, elle s'est trouvée aux portes de la banqueroute, même sous une administration privée, et que, si le Gouvernement ne s'était porté à son secours, ses jours auraient été comptés. Quel est le chemin de fer canadien que l'Etat n'a pas aidé? Ne savons-nous pas que nous avons dû déjà décider si nous continuerons à subventionner le Nord-Canadien et le Grand-Tronc, ou si nous rachèterions ces chemins de fer qui sont aujourd'hui notre propriété?

On s'est librement exprimé pour ou contre la nationalisation, mais le problème de la nationalisation des chemins n'a jamais été convenablement exposé à la Chambre. Cette question n'a jamais été le résultat de la manifestation de la volonté populaire; elle n'a jamais été le résultat d'un désir évident du pays de racheter ces chemins de fer. Nous nous sommes tout simplement vus obligés d'acquérir ces voies ferrées afin de protéger l'intérêt des contribuables.

Dans une occasion précédente où cette question a été discutée, nous avons eu le privilège d'entendre de la part de l'honorable député de Dorchester (M. Cannon), un discours dans lequel il disait que l'Ouest avait été acheté par le Dominion; que l'Ouest canadien est le vassal du capital de l'Est; que l'Est nous entretient et que le trésor fédéral se saigne pour nous. Je vais dire à l'honorable député de Dorchester que l'Ouest canadien n'est pas le vassal du capital de l'Est; que l'Ouest canadien ne dépend pas de l'Est pour sa subsistance; mais que l'Ouest canadien est enchanté de recevoir des capitaux de l'Est, et que si les capitalistes de l'Est veulent bien placer leurs capitaux dans l'Ouest, c'est parce qu'ils sont d'opinion que nulle part ailleurs au Canada, et en très peu d'endroits au monde, ils pourraient obtenir un meilleur rendement pour leur argent.

Quant à ce qui concerne le problème des chemins de fer dans l'Ouest canadien, on dit que ces chemins de fer ont été construits pour le développement de l'Ouest canadien et que c'est là la cause des déficits qui croissent d'année en année et qui s'accroîtront encore dans l'avenir. Mais, monsieur l'Orateur, à l'époque où furent construites ces lignes transcontinentales, si le gouvernement de sir Wilfrid Laurier avait adopté une saine politique, si l'on avait adopté la politique préconisée par l'honorable Andrew G. Blair, et si l'on avait refusé de venir au secours du Nord-Canadien et refusé de s'embarquer dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental, nous ne serions pas dans la situation où nous sommes aujourd'hui. Si le gouvernement s'était borné, comme d'abord, à la construction de lignes dans les provinces d'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, je crois que tous les tronçons de chemins de fer du Canada se suffiraient et que le trésor n'aurait rien à débourser pour entretien, exploitation ou frais

obligatoires du chef d'aucun chemin de fer. Les provinces d'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba ont à alimenter en marchandises de transport, le Grand-Tronc-Pacifique, le Transcontinental et le réseau national. C'est là le fardeau que l'Ouest a injustement à porter. Ces chemins traversent les parties désertes de l'Ontario, les régions désertes de Québec et partie de celles du Nouveau-Brunswick. Ils desservent ces trois provinces de l'Est, et cependant on se lève en Chambre et l'on porte au compte de ces provinces de l'Ouest les déficits de ces chemins de fer, quand ceux-ci sont l'œuvre des provinces de l'Est et traversent leurs propres territoires. Je prétends que ces déficits ne doivent pas être portés au compte de l'Ouest, mais à celui des trois plus vieilles provinces d'où est venue la majorité qui a imposé au gouvernement le programme qui l'a forcé à construire ces chemins de fer comme source de patronage politique. Mais ces choses seront débattues au long un jour ou l'autre. Je veux seulement dire qu'il n'est pas en ce moment, je crois, un seul chemin de fer privé aux Etats-Unis, qui n'ait fait faillite, ou qu'il en est très peu. Quant aux déficits et aux faillites, la situation au Canada est la même qu'aux Etats-Unis. Je crois que le Gouvernement a fait son devoir en prenant en mains l'administration de ces chemins de fer.

Je désire dire quelques mots au sujet de la motion du premier ministre qui est maintenant devant la Chambre. On s'y est beaucoup opposé, et le chef de l'opposition y a proposé un amendement. Je veux faire remarquer au chef de l'opposition son inconséquence, en tant que chef de parti en cette Chambre, à propos de cet amendement. Le 15 mars, à la demande du chef de l'opposition, nous discutions la question des comptes publics et il se plaignit amèrement en cette occasion de ce que trois volumes seulement du rapport de l'auditeur général avaient été présentés à la Chambre, disant que cette dernière ne pouvait pas se rendre compte de la situation financière du pays sans la quatrième volume. Je trouve ce qui suit aux Débats:

> Monsieur l'Orateur, avant que cette motion soit adoptée, je désirerais faire observer au Gouvernement qu'il est impossible que la Chambre étudie de manière intelligente la question des crédits, à moins qu'elle n'ait le rapport complet de l'auditeur général.

Et plus loin:

> Parmi celles-ci, se trouve la loi concernant le revenu consolidé et l'audition, laquelle renferme une disposition spéciale concernant le dépôt devant la Chambre du rapport de l'auditeur général.

Et plus loin encore:

> Voilà le point dont nous nous plaignons en ce moment. Nous ne pourrons discuter intelligemment les crédits avant d'avoir le rapport complet de l'auditeur général, ainsi que plusieurs autres rapports que nous avons demandés plus d'une fois, et au sujet desquels le ministère refuse de nous donner des renseignements.
>
> Je crois, monsieur l'Orateur, que tant que le Gouvernement ne nous aura pas promis que nous aurons l'occasion de discuter les crédits avec les rapports au complet, nous ne serons pas excusables de commencer, à l'heure actuelle l'étude d'aucun de ces crédits.

En quelques mots, quelle est son attitude? Il dit que nous ne pouvons avoir une réunion du comité des comptes publics, parce que trois volumes seulement du rapport de l'auditeur général ont été déposés sur le bureau de la Chambre, et que nous n'avons pas encore le quatrième. Nous concéderons, pour les fins de l'argumentation qu'il a vu juste dans cette circonstance. En quelle posture le trouvons-nous, à l'heure qu'il est? A-t-il quelques détails sur l'exploitation des chemins de fer nationaux? A-t-on communiqué à l'auditeur général ou à toute autre personne les états détaillés des affaires de ces ouvrages? Eh! monsieur l'Orateur, c'est précisément ce dont des honorables membres de l'opposition se sont plaints, dans cette Chambre, de ne pas recevoir ces détails. Cependant, l'honorable membre, bien qu'il ait déclaré, il y a quelques jours à peine, que nous devrions posséder tous les détails, de façon à ce que le comité pût utilement débattre cette question, s'écrie maintenant: Ayons un comité qui s'enquerra de tous les comptes des chemins de fer nationaux quand il n'a sous les yeux absolument rien en dehors du rapport déposé sur le bureau. Est-il sincère lorsqu'il dit que l'intérêt du pays exige que nous fassions une enquête sur les opérations des chemins de fer nationaux? Comment peut-il dire: Je ne puis examiner sans être en possession des éléments de la question? et dans une autre occasion: Je n'ai pas besoin de détail; tout ce qui me manque, c'est un comité d'enquête? Faut-il à la Chambre une preuve plus complète que l'amendement qu'il propose signifie soit une tentative d'enquête pour laquelle il veut réunir un petit groupe d'hommes autour de la table pour tirer ensuite de la poche de son veston ou de celle du veston de quelque autre honorable député un extrait quelconque de racontars pour dire ensuite au témoin: Dites-moi tout ce que vous savez à propos de cela. Peut-il se faire que ce qu'il a prétendu être la politique du Gouvernement, que ce qu'il n'a cessé de dénon-

cer dans la Chambre, en alléguant le refus de la part du ministère de fournir des renseignements à la Chambre soit la procédure qu'il convient de suivre, ou veut-il donner à croire au pays que le Parlement supprime des renseignements qu'on devrait publier. Monsieur l'Orateur, quelle que soit l'alternative qu'il accepte, j'estime que ni l'une ni l'autre n'excuserait la Chambre d'appuyer l'amendement qu'il a présenté.

Il y a cette différence entre la résolution et l'amendement que le ministère affirme qu'il s'agit d'un fait sans précédent dans l'histoire et le développement du Canada; qu'on n'a jamais auparavant eu l'idée d'exploiter des chemins de fer transcontinentaux, par l'entremise de l'Etat, et que nous avons besoin d'instructions. Tout ce que la résolution demande, c'est que le comité décide si l'on devra ou non fournir des renseignements, quand ceux-ci devront être fournis et ce qu'il adviendra de la vérification des comptes. Le chef de l'opposition dit que nous devons avoir tous les renseignements. Son amendement est précis. J'estime, monsieur l'Orateur que la Chambre devrait nommer ce comité pour étudier la question de savoir si l'on doit ou non donner le renseignement demandé. Nous devrions convoquer devant ce comité des représentants du bureau administratif du réseau, ce qui leur permettrait de nous indiquer les inconvénients qui résulterait de la publication de tous ces détails. Nous devrons également convoquer devant ce comité les représentants du personnel afin qu'ils pussent lui exposer leurs vues sur les conséquences que cette publicité entraînerait. Le comité devrait étudier ces questions et faire à la Chambre rapport du résultat de son travail.

Quant à la question de vérification, si le chef de l'opposition veut atteindre la fin qu'il a en vue, il n'y arrivera qu'en se servant de la loi de l'auditeur et de celle du revenu consolidé du Canada. Les comptes publics devraient mentionner toutes les dépenses du réseau et les comptes devraient être vérifiés et approuvés par l'auditeur général et servir ensuite à la Chambre.

Chacune de ces procédures est-elle sage? Allons-nous permettre à un comité de la Chambre de s'enquérir de toute transaction qui se rattache à ces chemins de fer? Comment! mais il peut arriver qu'un habitant de la Colombie-Anglaise ait un cheval de tué et que la commission fixe l'indemnité qu'il recevra; mais il peut être mécontent du chiffre de l'indemnité; il s'adresse immédiatement au membre du Parlement qui représente la division électorale qu'il habite, et ce député soumet la question au comité. Dans des circonstances semblables, il peut arriver que la session entière du Parlement soit consacrée à décider si l'on a indemnisé suffisamment ce particulier ou tous les autres qui se trouveraient dans son cas. Voulons-nous que ce comité s'enquerre au sujet de détails de cette nature? Voulez-vous que le comité discute des questions semblables, telles que, par exemple, le déménagement d'une remise de locomotive à certain endroit, le renvoi d'un ouvrier, la question d'un conducteur qui s'enivre lorsqu'il est en devoir, ou qui néglige son devoir, l'expropriation d'un droit de passage, et ainsi de suite? Voulez-vous que toute question de cette nature soit soumise au comité?

J'abonde dans le sens de l'allusion de mon honorable ami de Jacques-Cartier à l'honorable député de Marquette (M. Crerar). L'honorable député de Marquette dit que nous ne voulons pas que toutes ces questions soient examinées, et que c'est pourquoi il s'oppose au dépôt des documents et de la correspondance. Il ne veut pas que ces questions soient discutées en Chambre. Mais, l'honorable député doit savoir que s'il était laissé à la discrétion du comité de décider les questions que celui-ci jugerait à propos, tous ces détails pourraient être discutés par le comité et par la Chambre; donc, lorsqu'il préconise les discussions à portes ouvertes, cela veut dire l'institution d'une campagne politique relativement à l'administration des voies ferrées. L'honorable député de Marquette a dit qu'il ne devrait pas y avoir d'investigation de toutes ces questions, mais que nous devrions nous occuper des question de principe. A-t-il proposé un amendement? Il n'a fait aucune suggestion, de sorte que sa position est tout simplement celle-ci: que nous devrions ouvrir toutes grandes les portes, discuter nos querelles politiques en comité de chemins de fer, et désorganiser l'administration des voies ferrées nationales. Je ne connais aucun écueil plus fatal à l'administration publique de nos chemins de fer, que celui du règlement par la Chambre des communes de ces diverses questions. Ce principe aurait pour effet de détruire l'autorité administrative de même que celle des fonctionnaires. Ils n'auraient qu'à prendre une décision quelconque pour que le parti intéressé dise: "Votre décision n'est pas facile; j'ai une autre cour d'appel. Je puis aller trouver mon représentant et il portera la question au comité parlementaire des chemins de fer". Or, monsieur

l'Orateur, l'administration des chemins de fer est dans sa crise, et la Chambre doit décider une fois pour toutes si elles doit tolérer un comité qui s'occupera de toutes les difficultés personnelles comme de tous les arrangements personnels, et de tous les moindres détails de l'exploitation et de l'administration de voies ferrées. Je crois que l'organisation des employés est telle maintenant, que, bien que l'administration pourrait ne pas avoir d'objection à une intervention de cette nature, les hommes eux-mêmes s'y opposeraient sans doute, très énergiquement, parce que, lors du règlement d'une question litigieuse par l'administration du chemin de fer, ils ne voudraient pas que ce gouvernement-ci ou aucun autre intervienne. Nous ne pourrions désirer une proposition plus raisonnable que celle que l'honorable premier ministre a faite à la Chambre, c'est-à-dire que la présente question soit soumise à l'étude d'un comité afin qu'il décide quelle sera la limite d'investigation, puis la Chambre pourrait ensuite adopter ou rejeter le rapport dudit comité et peut-être établir un principe décisif pour toujours.

M. DAVIS: Monsieur l'Orateur, paraphrasant les paroles d'un homme d'Etat anglais d'il y a un siècle, je puis dire que nous sommes aujourd'hui comme des pêcheurs assis sur une caisse vide, au bord d'un abîme de déficits sans fond, cherchant un moyen de nous tirer du péril. La difficulté en ce moment c'est que nous avons essayé de greffer sur les méthodes et les usages du gouvernement responsable les avantages d'un administration corporative, et le fait que le Gouvernement a dû soumettre cette demande d'un comité est une preuve que la chose n'a pas réussi. L'on nous propose maintenant de l'étudier et de décider ce qu'il y a à faire. Tandis que je prêtais l'oreille au débat, cet après-midi, j'essayais de m'imaginer que nous étions les actionnaires d'une compagnie faisant l'examen du rapport des directeurs sur le déficit survenu dans l'entreprise de la compagnie. Pourquoi n'avons-nous pas pu examiner la situation tout comme l'auraient fait de tels directeurs? La raison est évidente. Nous jouons ici un plus fort jeu que celui que jouent les directeurs d'une compagnie quelconque; nous jouons une partie différente. Ces déficits sur le transport et sur les chemins de fer ne représentent, après tout, que le sixième du champ administratif que nous avons sous notre dépendance. Donc, toute question qui peut surgir à ce sujet, est d'importance publique pour l'opposition, si cette question peut tourner au discrédit du Gouvernement actuel. Non seulement est-ce vrai en ce qui concerne le Parlement présent, mais nous ferions bien ne pas oublier qu'il y aura un jour un changement dans le gouvernement du pays et que le précédent d'aujourd'hui, si on l'adopte, pourrait alors avoir de graves conséquences pour le pays en général, et pour cette entreprise-ci en particulier.

En étudiant la résolution du premier ministre, il me semble que, n'étaient les nombreux discours qui ont été prononcés pour limiter le sens et l'étendue de l'enquête, le texte de la première phrase nous conduirait loin dans la voie de l'amendement:

(1) Quels sont les renseignements sur les opérations des chemins de fer et de la marine de l'Etat qui devraient, dans l'intérêt public, être soumis au Parlement, en réponse aux questions, motions pour dépôt de documents ou autrement.

Or, il y a deux ans, lorsque nous avons étudié cette question il s'agissait d'une hypothèse. Nous n'avions pas les rapports de la compagnie à examiner, nous ne savions pas ce qu'avait fait la nationalisation. Aujourd'hui, nous sommes renseignés et, à mon sens, le pays ne nous accusera pas d'avoir fait de la politique de parti, mais dira que nous avons eu raison si, étant donnés des déficits qui ont atteint une somme de 120 millions en deux ans, nous renversons toute l'administration sens dessus dessous et si nous la secouons pour voir ce qui en résultera. Je ne crois pas qu'on puisse aborder cette question d'une autre manière et on sait ce que signifie la première phrase si nous la prenons dans son acception la plus large et privée des interprétations qui lui ont été ajoutées par les orateurs du Gouvernement. Comment pouvons-nous juger la conduite de l'administration du réseau si nous n'entrons pas en détail dans toutes les questions dont elle s'est occupée?

Il est actuellement certaines choses qui discréditent le Gouvernement ou du moins l'administration du réseau de nos chemins de fer. Il y avait autrefois un député de la Chambre que le premier ministre de l'époque chassa de son parti et qui est aujourd'hui agent des achats de nos chemins de fer nationaux à Chicago. Si de telles choses peuvent se produire, elles indiquent clairement qu'il existe des relations étroites entre l'administration des chemins de fer et le parti politique dont ce monsieur faisait partie. Conséquemment, j'en conclus que nous devons aller jusqu'au bout dans notre enquête et, comme je l'ai déjà dit, n'étaient les discours qui ont été faits pour limiter cette interprétation je dirais

que la première phrase renferme exactement tout. De plus, comme l'a fait observer, je crois, le ministre de la Justice, il se trouve dans le quatrième paragraphe des mots d'une égale portée:

...et si pour ces raisons, ou pour toutes autres que le comité déterminera être d'intérêt public, le rapport annuel du bureau d'administration doit lui être soumis; et que le comité ait le pouvoir d'interroger des témoins sous serment...

Et ainsi de suite. Mais avec les interprétations qui ont été données au rapport et le fait qu'on n'a pas répondu à l'honorable député (M. Jacobs) qui a demandé des exemples de ce qu'on pourrait soustraire à l'examen de ce comité, je suis porté à croire que le Gouvernement veut dire autre chose que ce que comporte la résolution prise dans son plus large sens. Pour terminer j'ajouterai ceci en ce qui regarde la question. Tout pourrait s'arranger en ajoutant peut-être une douzaine de mots si la résolution se lisait comme suit:

Qu'un comité permanent sur les chemins de fer de l'Etat soit nommé pour la présente session, et reçoive instruction de faire une enquête sur toutes les questions qui se rattachent aux transports maritimes et par chemin de fer et de faire rapport sur les questions suivantes:

Et ainsi de suite. Je serais alors parfaitement satisfait de la résolution. Nous jouons ici plus gros jeu que la simple direction d'un chemin de fer — et je crois que le pays le comprend — nous dirigeons le pays et les dépenses de ce réseau ne représentent qu'un sixième du total du budget. Dais ce cas, il ne nous est pas possible d'envisager la situation en la dépouillant de son caractère politique et le résultat c'est qu'on limite aparemment la signification des attributions. Si cette résolution pouvait être interprétée dans le sens que j'ai suggéré, je l'appuierais. Mais, dans la position où je me trouve maintenant, je devrai voter pour l'amendement, bien que je ne veuille jamais admettre que la Chambre devra, tous les ans, et dans toutes les occasions possibles, examiner les détails de l'exploitation de ce réseau. Cependant, après ce qui s'est passé, je crois que nous devons examiner de près les détails d'administration afin de satisfaire le pays. Si le Gouvernement veut bien accepter mon interprétation de sa résolution, je serai heureux de voter pour son engagement et pour limiter l'enquête aux fins qui, après tout, doivent être celles que désire la Chambre.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Après avoir écouté aussi attentivement que possible, pendant une partie de l'après-midi et de la soirée les observations qui ont été faites au sujet de la résolution et de l'amendement que discute la Chambre, j'ai été obligé d'en venir à la conclusion que plusieurs des honorables députés qui ont adressé la parole et qui ont pris l'attitude qu'ils ont prise en ce qui regarde chaque proposition étaient absents de la Chambre quand le premier ministre a fait sa déclaration touchant l'étendue de l'enquête qu'il conseille de confier au comité ou, alors, qu'ils n'ont pas lu l'amendement proposé par le chef de l'opposition.

En plus des quatre paragraphes spécialement contenus dans la motion, le premier ministre a déclaré qu'il consentait à accepter un amendement disant que le comité pourrait s'enquérir au sujet du meilleur système d'administration pour les chemins de fer nationaux—s'enquérir au sujet de la politique générale du Gouvernement à propos de l'administration et de l'exploitation de ces chemins de fer. Le premier ministre a déclaré expressément que si la résolution ne prévoyait pas cela, il consentait à accepter un amendement qui élargirait ainsi ses pouvoirs—c'est-à-dire qu'un comité de la Chambre—permettez-moi de le répéter—pourrait s'informer de toute la question de politique se rapportant à l'administration et à l'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens. L'amendement proposé par le leader de l'opposition demande, non pas qu'on fasse enquête sur la politique, non pas que nous décidions si nous avons adopté une bonne administration pour nos chemins de fer nationaux, mais que le comité fasse enquête sur chaque détail de l'administration des chemins de fer nationaux.

L'hon. M. FIELDING: Non, ce n'est pas ce que dit l'amendement.

M. NICHOLSON: Très bien, je vais lire l'amendement et j'accepterai les rectifications si je me suis trompé dans mon interprétation. Il dit que ce comité fera une enquête dans toutes les questions relatives à l'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens. Que signifient toutes les questions, sinon tous les détails? Qu'est-ce qui est exclu quand vous faites enquête sur toutes les questions relatives à l'exploitation?

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami veut me le permettre, il a dit il y a un instant que l'amendement exigeait que le comité entre dans tous les détails de l'administration des chemins de fer. Ce n'est pas dans l'amendement. Nous avons le pouvoir d'entrer dans tous les détails des

dossiers de chacun des départements de l'administration, mais nous ne le faisons pas; mais si on proposait que l'on restreigne le pouvoir du Parlement de le faire, nous nous y opposerions. Mon honorable ami a employé l'expression...

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je dois rappeler à l'honorable député qu'il n'a pas la parole et que probablement la seule raison qu'il avait de se lever était de poser une question.

L'hon. M. FIELDING: Seulement avec le consentement de l'honorable député d'Algoma-Est et je pensais l'avoir.

M. NICHOLSON: Je suis parfaitement consentant.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas de la compétence de l'honorable député d'Algoma-Est de donner son consentement, ni l'honorable député de Queen-et-Shelburne n'est dans l'ordre en faisant une discussion.

L'hon. M. FIELDING: Je me suis levé pour expliquer la différence entre l'interprétation de l'honorable député et la mienne au sujet de l'amendement, mais je suis satisfait.

M. NICHOLSON: Je regrette d'être forcé de ne pouvoir m'accorder avec mon honorable ami, mais si l'amendement signifie quelque chose, il signifie que le comité serait nommé dans le but que j'ai indiqué. Si le comité ne se conforme pas à l'intention pour laquelle il est nommé, alors nous ferions mieux de ne pas nommer de comité du tout. Les termes de l'amendement disent que le comité doit être nommé pour faire enquête dans toutes les affaires relatives à l'exploitation des chemins de fer nationaux. Or, l'honorable député de Marquette (M. Crerar) a parlé sur cette question et dans la première partie de son discours il a exposé une politique parfaitement sensée. Je demanderai à cet honorable député de faire particulièrement attention à ce que je dirai car je pense que nous sommes en grande partie d'accord. Il a posé en principe que si nous voulons réussir dans l'administration des chemins de fer de l'Etat, nous devons les débarrasser de toute influence politique; si nous devons chercher et trouver la véritable classe d'hommes qui peuvent administrer et exploiter ces chemins de fer, nous devons mettre en eux une confiance qui leur permettra de comprendre que nous allons leur laisser faire leur travail exactement comme s'ils étaient employés par une compagnie particulière. Ce ne sont pas exactement ses paroles mais je pense qu'il admettra que j'ai donné une juste interprétation de ce qu'il a dit. Puis il a immédiatement dévié et a continué en disant que vous ne pouvez pas vous attendre à mettre ces hommes dans une situation telle qu'il serait possible de discuter à la Chambre les actions de ces administrateurs; néanmoins, nous devrions nommer un comité du Parlement qui aurait le pouvoir de faire enquête sur toutes les affaires qui se rattachent aux détails de l'exploitation des chemins de fer nationaux. Encore une fois, je crois que c'est un exposé précis de la position prise par l'honorable député.

Or, c'est ici que surgit une divergence de principes entre la résolution du premier ministre et l'amendement proposé par le chef de l'opposition. Le premier article décrète qu'un comité sera nommé pour s'enquérir jusqu'à quel point il est sage pour le Parlement d'entrer dans la discussion des détails d'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens. Voilà quel est le sens de l'article: déterminer jusqu'à quel point il serait prudent d'aller pour nous si nous tenons à ce que l'administration de nos chemins de fer d'Etat soit fructueuse. Le second article de la résolution tend à se rendre compte des méthodes que nous pourrions adopter afin de communiquer ces renseignements au Parlement et au public en général. Le 3e article vise à déterminer quel est le système de vérification que nous devrions adopter. Le 4e, l'article de résistance, décrète que le rapport annuel du bureau administratif des chemins de fer nationaux sera soumis au comité, afin qu'il soit en mesure de s'enquérir sur les détails de l'exploitation. Et en dernier lieu, nous avons les déclarations du premier ministre, qui dit: Si cela ne suffit pas, nous sommes prêts à accepter un amendement qui empêchera le comité de s'enquérir des méthodes à suivre afin d'établir un meilleur système pour l'administration des chemins de fer nationaux canadiens. Relativement à cette enquête autour des détails de l'exploitation, j'ai quelques objections à faire valoir, car je vois là l'écueil sur lequel la nationalisation fera naufrage, si ce malheur devait se produire un jour. L'administration des chemins de fer de l'Etat doit être absolument indépendante des partis politiques, sans quoi l'exploitation de nos voies ferrées ne nous donnera jamais de résultats satisfaisants. Du moment que nous ouvrirons la porte, comme on le propose, de façon à permettre à n'importe qui de s'enquérir des détails d'exploitation, comment pourrons-nous empêcher la politique de s'en mêler?

Lorsque le comité se réunit et commence une enquête détaillée sur la situation, si certaines questions surgissent, comme cela est déjà arrivé au cours de nombreux débats,—comme de savoir pourquoi telle gare a deux agents tandis qu'il n'y en a qu'un à telle autre, pourquoi un chef de cantonniers a été renvoyé à tel endroit de la ligne, pourquoi deux trains font le service quand quelqu'un est d'avis qu'un seul suffirait, pourquoi on a acheté des traverses d'un tels et des rails de tel autre, et le reste. Si, dis-je, il surgit certaines questions se rapportant à l'exploitation de ces chemins de fer par tout le pays, à qui nous adresserons-nous pour obtenir des renseignements détaillés? Je soumets respectueusement que le comité s'adressera tout d'abord au président du bureau administratif des chemins de fer de l'Etat. Il comparaîtrait devant le comité et répondrait aux questions qui lui seraient posées. Or, quels renseignements le président serait-il en mesure de fournir au comité? Il répondrait sans tarder: "Je ne connais pas ces détails et je ne suis pas en mesure de répondre à vos questions. Convoquez tel ou tel fonctionnaire, chargé de ce travail dans le département". Or, bien avant la fin d'une pareille enquête, vous auriez ici à Ottawa tout le personnel d'exploitation pour répondre à ces différentes questions.

Cependant, le comité ne serait pas plus renseigné qu'avant relativement à l'exploitation des chemins de fer pour la bonne raison que vous n'êtes pas aptes à juger ces questions. Voilà la situation.

Le ton du débat semblerait dénoter que certains honorables députés ont dans l'idée qu'il existe quelque part un individu, que l'on peut citer à comparaître devant un comité parlementaire et qui serait en mesure de répondre par le menu à toutes les questions qu'on lui poserait. Se trouve-t-il quelqu'un ici qui croit réellement que le président du réseau des chemins de fer nationaux canadiens connaît personnellement les détails de l'exploitation du réseau de l'Etat? En premier lieu, le réseau est divisé en deux parties: les lignes de l'Est et les lignes de l'Ouest, qui sont gérées, chacune par un directeur général. Ces hauts fonctionnaires suivraient de près ici le président du bureau administratif. Les lignes de l'Etat sont divisées à leur tour en un certain nombre de divisions comprenant plusieurs sections. Tous les surintendants généraux ou adjoints des directeurs généraux, qui ont la charge de ces divisions constitueraient le prochain groupe de fonctionnaires qu'il serait nécessaire de faire venir à Ottawa. Mais il est inutile pour moi de pousser le raisonnement plus loin.

Quiconque est au fait d'une administration comme celle-là se rendra compte sans tarder que l'institution d'une pareille enquête entraînerait non seulement le comité et le Parlement dans un dédale inattendu, mais qu'elle donnerait lieu à une situation telle que le peuple canadien se verrait dans l'impossibilité absolue d'obtenir les services d'administrateurs compétents afin de diriger l'exploitation de nos voies ferrées.

Nous sommes en face d'une situation difficile, nous devons tous l'admettre, et il n'est guère facile de déterminer jusqu'à quel point le Parlement doit obtenir des détails de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Ce comité servira peut-être à une fin utile en faisant la lumière sur la nature des détails qu'il est sage de communiquer au Parlement et de ceux qu'il ne peut espérer d'obtenir. Je le répète, toutefois, s'il se trouve ici un honorable député qui espère que le Canada est en mesure d'exploiter avec succès un réseau de chemin de fer d'Etat, dont les administrateurs seront susceptibles d'être traînés devant un comité parlementaire afin d'expliquer pour quelle raison ils ont agi de telle ou telle manière dans telle ou telle circonstance relativement à des questions de détails, il vaut mieux avouer que l'exploitation de nos chemins de fer nationaux est vouée à l'insuccès et qu'à la longue ils amèneront la banqueroute du pays. Impossible de faire marcher un service dans ces conditions-là.

L'honorable député de Lotbinière (M. Vien) a indiqué ce que pensent de toutes ces questions de détail certains membres de cette Chambre, quand il a dit que, sur une section des chemins de fer nationaux, il y a 208 conducteurs — peut-être a-t-il dit 228 — qui montent dans le train en état d'ivresse, qui volent l'Etat, qui ne se font pas payer le prix des places ou le gardent pour eux, et le reste. Le désir de l'honorable député et d'autres qui ont la même manière de voir seraient que les noms de ces conducteurs fussent communiqués à la Chambre des communes pour qu'ils soient congédiés s'ils sont trouvés coupables. Si telle doit être la fonction du Parlement à l'égard des affaires de ce réseau, le mieux serait de renvoyer tout de suite les fonctionnaires qui dans le moment s'efforcent d'établir un service convenable. Combien de temps espère-t-on que l'on pourrait retenir les services d'un surintendant qui se respecte, si la Chambre des commu-

nes doit faire comparaître devant elle les employés de ce surintendant et décider elle-même le point de savoir si la discipline est bien observée ou ne l'est pas? C'est pourtant là ce que d'aucuns voudraient faire rechercher par un comité d'enquête.

M. BUTTS: Commencez par révoquer les chefs.

M. NICHOLSON (Algoma): On a demandé ce que l'exploitation des chemins de fer nationaux pouvait bien avoir que l'intérêt public défendît de révéler. La réponse à cette question est bien simple. Pour que réussisse le projet de nationalisation des chemins de fer, il faut une administration indépendante. Je ne dis pas que celle-ci soit exempte de tout reproche, il se peut qu'elle conduise les affaires bien mal. Lorsque sera mise sur le tapis la question générale de savoir le pourquoi de la situation dans laquelle nous sommes, j'aurai peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

Le principe n'en est pas moins celui-ci: dès que l'on garde ce personnel et tant que la Chambre n'aura pas décidé qu'il n'a plus notre confiance, nous ne pouvons exiger qu'il comparaisse devant la Chambre ou un comité parlementaire, pour répondre à des questions relatives aux détails du service ou de l'administration. Je connais quelques-uns des jeunes fonctionnaires de ce réseau et je suis porté à croire que, si vous exigez d'eux qu'ils répondent à des pareilles demandes, ils se démettront sur-le-champ.

S'ils devaient agir de quelque autre manière, je suis sûr que l'honorable député de Marquette (M. Crerar) dirait de ces hommes qu'ils ne se respectent point, qu'ils sont incapables d'exécuter la besogne que nous en attendons,

Est-ce que ce comité siégerait à huis clos, comme quelqu'un l'a fait entendre. La Chambre des communes a le droit d'établir un comité qui interdirait au public l'entrée de la salle où il siégerait, qui interrogerait les témoins, recueillerait un renseignement et déciderait ensuite quels sont ceux qu'il communiquera à la Chambre. Toutes et chacune des preuves recueillies par un tel comité appartiennent, non pas à lui-même, mais à la Chambre des communes. Le rapport, les témoignages sur lesquels il est fondé, feront tous l'objet d'un débat; chaque renseignement serait débattu ici. On s'en prendra aux fonctionnaires, comme quelqu'un l'a insinué cet après-midi, de choses à l'égard desquels ils ne pourront se défendre, et l'attaque sera dirigée par des gens qui ne connaissent rien aux matières qu'ils traitent.

Il n'y a qu'un moyen de sortir de cet impasse, et c'est d'accepter une proposition du premier ministre. Si la présente résolution ne va pas assez loin, qu'on l'étende de manière à ce que le comité puisse s'enquérir de tout ce qui concerne la gestion des chemins de fer nationaux. Un comité parlementaire devrait pouvoir se renseigner sur la valeur du mode d'administration qui est le nôtre dans le moment, et ce devrait être un sujet à débattre par cette Chambre. Les opinions varient à cet égard, et je les crois sincères. Voici quelle est au juste la différence entre la proposition du premier ministre et celle de la gauche: la première concerne les principes; la seconde vise aux détails. Si nous préférons les détails aux principes, si nous voulons savoir combien de cantonniers travaillent à tel endroit, combien il y a de télégraphistes à certaines gares, combien de traverses l'on a établies de tel endroit à tel autre. Mais si nous voulons faire une enquête sur les principes qui sont la base de toute la question de la nationalisation et du fonctionnement de ces chemins de fer, adoptons la résolution proposée par le premier ministre.

Personnellement, je n'éprouve aucune difficulté d'en venir à une décision sur ce point-là. Depuis que je suis en Chambre j'ai toujours prétendu—non pas à titre d'ardent défenseur de la nationalisation des chemins de fer, mais comme ayant pu déjà acquérir une légère connaissance du fonctionnement des chemins de fer—qu'on ne pourra jamais bien exploiter un chemin de fer d'Etat ou tout autre chemin de fer tant qu'il restera ouvert à l'intervention politique et à des influences politiques. C'est là ce qu'on a en vue avec l'amendement proposé par le leader de l'opposition, et c'est pourquoi je voterai contre cela.

M. ARCHAMBAULT: Monsieur l'Orateur, je n'ai que quelques observations à présenter à l'appui de l'amendement du leader de l'opposition aux fins d'élargir la portée des attributions du comité qui doit s'enquérir de tout ce qui a trait à l'exploitation des chemins de fer et de la marine marchande de l'Etat.

Dans mon humble opinion, il n'y a qu'un seul moyen à considérer, et c'est celui-ci: quels sont les propriétaires des chemins de fer de l'Etat et de la marine marchande canadienne? Les propriétaires ont-ils droit à des renseignements en ce qui concerne la gestion de ces entreprises de l'Etat? C'est là la seule question à décider, et c'est la

seule dont la Chambre est saisie. Les gérants de nos chemins de fer publient un rapport accusant un déficit de 70 millions cette année—le déficit, l'an dernier, était de 49 millions—et ils demandent un crédit de 165 millions. Assurément, nous avons le droit de nous enquérir des circonstances auxquelles nous devons ces conditions. Assurément, ces renseignements devraient être soumis à la Chambre afin que nous puissions être en mesure de trouver la cause de ces énormes déficits, et d'essayer, du mieux que nous pourrons, de faire disparaître cette cause.

Permettez-moi de rendre ma pensée plus claire par un exemple. Si les chemins de fer nationaux ou la marine marchande du Canada étaient des entreprises des corporations particulières dont vous seriez, monsieur l'Orateur, un actionnaire, et si les gérants publiaient un rapport accusant un déficit de 70 millions pour les opérations de l'année en demandant un nouveau crédit de 165 millions, assurément ce serait votre droit d'avoir tous les détails et renseignements disponibles, afin que vous puissiez les examiner et les considérer. Vous demanderiez, par exemple, ce que la compagnie a payé pour ses locomotives et pour autre matériel; quelles sommes ont été payées en salaires aux différents employés de la compagnie; combien d'employés il y a en tout, et ainsi de suite. Et, une fois en possession de tous ces faits, vous compareriez ces sommes avec les dépenses faites par d'autres compagnies pour locomotives, matériel, salaires, etc. Comme actionnaire, vous auriez le droit à tous ces renseignements, et vous insisteriez pour qu'ils vous soient fournis; et si les directeurs de votre compagnie osaient prendre l'attitude que le Gouvernement prend ce soir, en osant refuser ces renseignements, vous iriez en justice pour forcer la compagnie à vous les fournir.

On peut alléguer que dans le cas d'une compagnie particulière ces faits et détails ne sont communiqués qu'aux actionnaires. Cela est vrai, mais n'est-ce pas un fait que les habitants de ce pays sont les actionnaires du réseau des chemins de fer de l'Etat et de la marine marchande canadienne? Par conséquent, cette excuse est absurde.

Maintenant, monsieur l'Orateur, pourquoi le Gouvernement refuse-t-il de donner ces renseignements auxquels nous avons droit, non seulement comme actionnaires, mais au nom de tous les principes sacrés du gouvernement responsable? Avant que ce débat eut été soulevé une raison a été donnée, et cela par le premier ministre, à savoir que si tous ces détails étaient communiqués à la Chambre et au pays, la compagnie du Pacifique-Canadien se les procurerait et en profiterait. Je ne vois pas bien lord Shaughnessy, ou M. Beatty ou M. Wanklyn dressant la tête et les oreilles afin de percer le secret d'opérations qui jusqu'à présent ne nous ont donné que des déficits. Je ne peux pas imaginer que ces hommes habiles, et qui réussissent si bien vont essayer de tirer des leçons de sagesse et de sagacité à notre commission nationale de chemins de fer, et vont essayer d'incorporer dans leur gestion les méthodes de gérants qui ont déjà conduit à la ruine une compagnie de chemin de fer. Si cette excuse du Gouvernement était justifiable, ce pourrait être un très fort argument contre la nationalisation des chemins de fer, parce que cela empêcherait le peuple de ce pays de s'assurer des faits ayant trait à la dépense de leur argent, principe pour la reconnaissance duquel bien des grandes batailles constitutionnelles ont été livrées, batailles couronnées par la victoire du peuple pour la reconnaissance de ce droit indiscutable.

Il y a une autre raison. Pourquoi le ministère des Chemins de fer et le ministère de la Marine seraient-ils différents des autres ministères au sujet desquels nous avons droit à tous les détails concernant les dépenses?

Aujourd'hui, cependant, le premier ministre (M. Meighen) nous a fait connaître une autre raison qui est aussi futile que la première. J'ai noté ses paroles. "Le comité", a-t-il dit, "recherchera ce qui peut se faire et ce qu'on peut dévoiler sans porter atteinte aux droits de la direction." Je puis dire que j'attendais cette raison-là du premier ministre; mais je l'attendais avant aujourd'hui. Certes, il n'est que naturel et d'accord avec la mentalité de ce Gouvernement qu'il jette feu et flamme pour dépendre la cause de ses protégés, les membres de la direction et qu'il ne fasse rien pour sauvegarder les droits de la population canadienne. Dans l'idée du premier ministre, il ne doit rien se faire, ni se dévoiler, qui pourrait porter atteinte aux droits de la direction, même si cette abstention lèse les droits de la population canadienne. C'est une doctrine malsaine, réactionnaire, conservatrice.

Les droits de la direction! Allons donc! j'avais eu l'idée que les membres de la commission des chemins de fer nationaux du Canada étaient des employés grassement rétribués de l'Etat, et pas autre chose, et qu'à ce titre ils avaient droit d'être traités avec justice et de recevoir leur paie au bout

de la semaine. Je ne saurais concevoir quels sont les autres droits des directeurs des chemins de fer nationaux canadiens, ni par quel mode de raisonnement le premier ministre peut tirer la conclusion que de renseigner la Chambre lèserait les droits de cette commission.

Cet après-midi, j'ai trouvé plaisant d'entendre le ministre des Finances (sir Henry Drayton) et de voir le malaise manifeste qu'il témoignait en cherchant à tendre la perche à son chef. Mon honorable ami était si mal à son aise qu'il a risqué la mirobolante assertion que l'opposition n'a jamais posé de questions pour connaître la cause du déficit des chemins de fer nationaux du Canada. Certes, toute la députation doit se rappeler que l'an dernier, cinquante questions, au moins, ont été inscrites au Feuilleton pour tâcher de découvrir la cause des déficits du réseau des voies ferrées de l'Etat. Toutes ces questions sont demeurées sans réponse.

D'ailleurs, si la mémoire du ministre laisse à désirer, je lui rappellerai qu'à une date aussi récente que le 31 mars de l'année courante, des questions ont été faites au sujet des causes des déficits de la marine marchande du Canada. J'ai moi-même posé l'une de ces questions qu'on trouvera à la page 1443 du hansard. La voici:

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Combien, à l'origine, ont coûté les vapeurs *Canadian Squatter* et *Canadian Pioneer*, et quand ont-ils été mis en service?
2. Combien a-t-on dépensé en réparations pour ces navires depuis leur construction jusqu'au 31 décembre 1920?
3. Quelles ont été les recettes brutes de chacun de ces vapeurs dans l'année civile 1920?
4. Quelles ont été les dépenses brutes totales de toute nature pour le service de chacun de ces vapeurs dans l'année 1920?
5. Quelles ont été les recettes nettes de chacun de ces vapeurs depuis leur mise en service jusqu'au 31 décembre 1920, déduction faite de toutes dépenses?
7. Combien de tonnes de houille chacun de ces vapeurs a-t-il consumées dans l'année 1920, et quel prix moyen a-t-on payé?

Le député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair) a demandé la même chose relativement au vapeur *Voyageur*. Le député de Lunenburg (M. Duff) a fait la même question au sujet des vapeurs *Canadian Conqueror*, *Canadian Commander* et *Canadian Planter*. Qu'a répondu le ministre de la Marine et des Pêcheries? La réponse à la première question a été qu'on avait payé tant à l'origine, pour ces vaisseaux, mais nous n'avons pas obtenu d'autres détails se rattachant aux autres questions.

Mon honorable ami ne pense-t-il pas que, lorsqu'ils ont prié le ministère de dire ce qu'il paie pour le charbon, pour les radoubs, combien il a dépensé pour réparer chacun de ces vaisseaux, les membres de cette Chambre désiraient être en état d'examiner les chiffres, de les comparer aux prix payés par d'autres compagnies de navigation, afin de constater si les déficits étaient causés par les prix trop élevés exigés de l'Etat ou par des réparations trop fréquentes ou inutiles? Pourtant, le ministre des Finances déclara que les membres de la gauche ne se sont pas informés des déficits du réseau des voies ferrées et de la marine marchande de l'Etat.

Cet après-midi, le ministre de la Justice (M. Doherty) a fait l'aveu que le comité aurait pour objet d'examiner quels renseignements devraient être communiqués à la Chambre. J'ai entendu cet aveu de mon honorable ami. J'ai répété ma question, et il a répondu, à sa manière, il est vrai, que le comité aurait pour objet de rechercher les renseignements qui devraient être livrés à la députation.

Allons donc! quelle est la nécessité d'un tel comité? Nous n'avons pas besoin d'un comité pour cela. Le Gouvernement en a peut-être besoin pour différer la communication de renseignements ou pour étouffer l'enquête et tenter de rejeter la faute sur d'autres; mais j'apprendrai à la Chambre et au public que la gauche n'a que faire d'un comité comme celui-là. Ce qu'elle veut c'est obtenir les renseignements nécessaires pour découvrir la cause de cette dépense des fonds publics, dépense terrifiante, et véritable brigandage.

Pour ces motifs, ma voix est acquise à l'amendement de mon honorable chef.

M. BUTTS: L'honorable député me permet-il de lui faire une question? D'après ses calculs, quel est le coût mensuel de l'exploitation d'un vaisseau de 10,000 tonneaux?

M. ARCHAMBAULT: J'estime beaucoup l'honorable député qui vient de m'interpeller, mais je ne l'estime pas toujours. Je suis ravi de répondre à ses questions lorsqu'il parle sérieusement; mais, je regrette qu'il ne le fasse pas ce soir. Je ne voudrais pas être impoli; cependant, je ne tiens pas à engager une discussion avec lui en ce moment.

M. BUTTS: Vous n'en connaissez pas le premier mot, n'est-ce pas?

M. FOURNIER: Je voudrais ajouter à ce débat quelques simples observations. Celui qui traite la question des chemins de

fer de ce pays doit se mettre en l'idée qu'il parle d'une question vitale pour le Canada, car il ne sert de rien de se cacher que la situation actuelle de nos voies ferrées compromet gravement la solvabilité nationale. Je consentirais à l'institution d'un comité pleinement autorisé à rechercher l'état présent des chemins de fer et à recueillir tous les faits; cependant, je n'agrée pas un comité qui ne sollicitera que des renseignements qu'il n'obtiendra pas. Si c'est là la brillante caractéristique qui devra servir de fiche de consolation à la démocratie canadienne, l'institution d'un comité de cette nature ne me sourit pas.

Le 17 mars, lorsque le ministre des Chemins de fer a présenté son exposé annuel, je me suis attendri sur son sort, car à lui revenait la tâche peu glorieuse de révéler à la députation un nouveau déficit de 70 millions de dollars, résultat des opérations de l'année.

D'ailleurs, ces 70 millions de dollars représentent-ils le déficit réel? C'est parce que je veux m'en assurer que je favorise la création d'un comité revêtu de pleins pouvoirs de s'enquérir et de se rendre compte du chiffre exact du déficit. Si le ministre était présent ce soir, je le mettrais au défi, comme je l'ai fait à la deuxième session de 1919, lorsque la Chambre tenait ses assises au musée Victoria, de nier que le déficit, cette année, est plutôt de 132 millions approximativement que de 70 millions de dollars.

Que peut accomplir un comité qui ne possède aucun pouvoir? Peut-il changer la dette imputable sur le capital des différentes lignes? Peut-il varier les frais obligatoires annuels? Nullement.

Je voudrais aussi que fût nommé un comité qui s'enquerrait de la direction de l'entreprise; cela me paraît indispensable. En somme, monsieur l'Orateur, je suis d'avis que le grand défaut du réseau des chemins de fer nationaux consiste dans la centralisation de la direction dans la ville de Toronto. Je vous concède que Toronto est une belle ville, mais c'est aussi une ville bizarre. Elle est parée d'attraits multiples, je l'avoue, mais elle a un défaut capital. C'est une ville intellectuelle, cultivée, hospitalière. Dans les questions littéraires ou militaires, on peut toujours compter qu'elle usera de discernement; mais, en politique, la vision de Toronto a toujours été faussée. Nous avons la preuve dans les affaires de chemins de fer. Toronto a toujours fait et fera toujours des fiasco.

Un comité pleinement autorisé à se renseigner sur les matières de chemins de fer s'apercevrait, par exemple, qu'il n'y a pas sur l'Intercolonial de méthodes modernes de comptabilité. L'Intercolonial comprend trois divisions—de Montréal à Mont-Joli, de Mont-Joli à Moncton et de Moncton à Sydney et à Halifax. L'an dernier, l'Intercolonial a eu un déficit de 5 millions de dollars; pourtant la division de Montréal à Mont-Joli a donné un excédent de recettes de 2 millions. Cette année, la chose se répète. La division de Montréal à Mont-Joli accuse un excédent de près de 2 millions de dollars.

M. McMASTER: Bellechasse fait-il partie de cette division?

M. FOURNIER: Oui, il en fait partie. Je ferai observer de plus que le surintendant de cette division est soumis à un inconvénient, étant tenu d'attendre les ordres venant de Toronto. Il se nomme M. E. L. Desjardins; M. J. E. Morazain est le directeur général. Je puis recommander ces fonctionnaires au ministère. Ce sont les deux qui obtiennent de bons résultats sur l'Intercolonial et je pense que le ministre ferait bien d'employer quelques autres Canadiens français de leur trempe sur le réseau. Tous les ordres concernant le mouvement dans cette division viennent de Toronto. Il n'y a que 18 milles de Chaudière à ma paroisse et on ne peut pas faire partir un train à moins que la locomotive ne remorque une certaine quantité de tonnes.

Eh bien, l'hiver, avec une température de 10° ou 15° au-dessous de zéro, une locomotive remorquant une soixantaine de wagons ne peut sortir des voies de garage, et pour cela, il faudrait que ces voies fussent prolongées. Ce parcours de 18 milles se fait en huit heures, avec cette quantité de marchandises, et il faut un temps et demi pour arriver à destination. Si l'on s'occupait de cette affaire, je suis sûr que l'on épargnerait beaucoup d'argent en frais de garage.

Je ne veux pas critiquer l'augmentation des tarifs accordés par la commission des chemins de fer, si ce n'est d'observer que la commission n'a pas fait preuve de discernement en accordant des augmentations pour des articles qui ne pouvaient être augmentés, tels que la brique et le bois de construction. L'augmentation de ces tarifs a paralysé l'industrie du bâtiment. Voilà une autre question que le comité ferait bien d'examiner.

Les contribuables ont une somme gigantesque à payer pour faire face au déficit de nos chemins de fer, et ils feraient bien de se rendre compte de la situation. Monsieur l'Orateur, nous ne saurions trouver les termes voulus pour qualifier les charges im-

posées au pays par la mauvaise administration des chemins de fer nationaux. Les dépenses de la guerre ont accoutumé le public à des sommes fabuleuses, mais, parce que le peuple s'est familiarisé avec des chiffres fantastiques, ce n'est pas une excuse pour celles des chemins de fer. Le déficit de 1919 se monte à environ 48 millions; cette année, il est, dit-on, de 70 millions, mais je prétends qu'il se rapproche plutôt de 133 millions. Les contribuables devraient s'apercevoir que ce grand réseau de voies ferrées n'est qu'un vieil infirme qu'ils ont pris sur leurs épaules.

L'an dernier, lorsque le ministre des Chemins de fer a soumis son rapport, il n'a pas donné beaucoup d'encouragement à la Chambre et au pays, mais il a promis qu'il prendrait les mesures nécessaires pour adopter des principes d'affaires. Le ministre des Chemins de fer est un politicien, et il a déclaré que le seul moyen de combler les déficits de nos chemins de fer était d'augmenter les revenus, et que pour cela il fallait augmenter les tarifs. Le déficit des chemins de fer nationaux n'atteint pas des actionnaires privés, mais tous les contribuables du Canada, qui sont obligés d'y faire face au moyen d'impôts, soit sous la forme de droits douaniers, soit d'impôt sur le revenu ou sur les bénéfices, et un déficit des chemins de fer qui est comblé de cette manière indirecte, qui doit remplacer des tarifs de transport disproportionnés, n'est pas juste pour le peuple.

Le ministre a dit, l'an dernier, que l'administration des chemins de fer avait proposé l'adoption de méthodes d'affaires et une augmentation de tarifs, mais, parlant au nom du Gouvernement, il s'est débarrassé de ce dilemme en le passant au Parlement et au peuple. Toutefois, les tarifs ont été augmentés l'an dernier, mais, après tout, malgré cette augmentation, les nouveaux tarifs ont rapporté 19 p. 100 de plus de revenus et les augmentations de salaires en ont absorbé 16 p. 100. C'est bel et bon pour les honorables députés de la droite, dans la discussion des chemins de fer, de nous blâmer d'avoir construit trop de voies ferrées, mais je les paierai de la même monnaie en leur disant que, si nous avons trop construit, ils ont trop acheté. Maintenant, comme le ministre ne semble pas disposé à nous fournir les renseignements voulus, nous sommes obligés de nous servir de nos propres chiffres. Je me rappelle que, lors du débat sur le Grand-Tronc, j'ai soumis un état détaillé de l'exploitation et ai défié le ministre des Chemins de fer et le ministre de l'Intérieur de cette époque, aujourd'hui le premier ministre, de le réfuter, mais le très honorable ministre n'a pas accepté le défi. Je regrettre son absence de la Chambre, mais j'aurai l'occasion de lui lancer ce défi de nouveau.

Monsieur l'Orateur, personne ne voudra de ces chemins de fer, et la seule chose que nous puissions faire, dans les circonstances, est de nommer un comité chargé d'obtenir tous les renseignements que nous puissions et d'améliorer autant que possible le sort de cette mauvaise entreprise. J'ai écrit à M. Hanna, lui demandant de faire arrêter régulièrement l'Ocean Limited à Saint-Charles de Bellechasse, comme cela s'était toujours fait dans le passé. Ceux qui sont au courant de la situation des chemins de fer dans la province de Québec savent que c'est une gare importante, en même temps qu'une tête de ligne, mais le rapide, au lieu d'arrêter, se contente de ralentir. J'ai pris note, durant six mois, des voyageurs qui voulaient aller à Montréal mais qui ont été obligés de se rendre à Québec pour voyager sur le Pacifique-Canadien jusqu'à Montréal. Bien que je n'aie pas donné ce renseignement à M. Hanna, je puis dire que, durant ces six mois, le réseau national canadien s'est trouvé à perdre la somme de $8,000. J'ai déclaré à M. Hanna que j'étais prêt à faire tout en mon pouvoir pour coopérer au succès des chemins de fer nationaux canadiens, mais il ne m'a pas écouté. Si nous avions le comité voulu, celui-ci pourrait s'enquérir de tous ces faits.

Il serait intéressant de savoir pourquoi la compagnie du Nord-Canadien, quand elle a remis son chemin de fer à l'Etat, a eu la permission de garder des terrains sur le parcours de sa ligne et au sujet desquels les chemins de fer nationaux ont maintenant des ennuis; il serait intéressant également de savoir qui a désorganisé le Transcontinental. Si le Transcontinental eut été exploité aux fins pour lesquelles il a été construit, cette entreprise eut très bien réussi. De l'Ouest à Saint-Jean, la route eut été plus courte de 440 milles. Mais l'on expédie soixante-dix pour cent du grain à New-York. J'ai demandé au ministre, cet après-midi, qui avait enlevé les rails du Transcontinental et ce qu'ils étaient devenus; il y a aussi d'autres questions d'intérêt qui seraient soumises au comité. Je n'entrerai pas dans de plus amples détails ce soir. J'aurai l'occasion d'expliquer cette question ainsi que d'autres plus tard, lors de l'examen des prévisions budgétaires du ministre des Chemins de fer; mais lorsque je parle de l'enlèvement des rails du

Transcontinental, je le fais de mon propre chef, en ma qualité de député parlementaire, et, lorsque le député de Bellechasse dit quelque chose, il est prêt à prouver ses paroles. L'administration de ces chemins de fer a tout désorganisé. Cette commission-ci a désorganisé les ateliers, à la Rivière-du-Loup, en enlevant 114 hommes de leurs foyers et les installant dans les ateliers de Saint-Malo, Québec. Est-ce là ce que mes honorables amis de la droite considèrent être une mesure progressive? C'est afin d'examiner des questions de cette nature que nous voulons un comité. Si le Gouvernement n'a pas honte de la manière dont les voies ferrées sont administrées, qu'il nous laisse donc faire faire une investigation complète. Allons aux faits, je suis prêt à faire ma part pour aider à une investigation nécessaire.

M. CLARK (Red-Deer): A cette heure tardive d'un vendredi soir, j'hésite beaucoup à retarder, même d'une couple d'instants, le vote de la Chambre. Je ne sache pas que je serais intervenu, puisque mon attitude avait été parfaitement expliquée à mon avis, par mon honorable ami de Marquette, si ce n'eut été l'attaque plutôt injuste que l'honorable député (M. Jacobs) qui représente la division de Georges-Etienne-Cartier, de Montréal, a dirigé sur l'honorable député à mes côtés. Il a accusé celui-ci de n'avoir rien suggéré d'utile relativement aux chemins de fer nationaux. Je ne suis pas sûr d'abonder dans le sens de toutes les suggestions importantes qui ont été faites par l'honorable député de Marquette et de croire à leur utilité en vue de la situation dans laquelle se trouvent nos chemins de fer, mais j'avais suivi assez soigneusement ses faits et gestes pour savoir qu'il avait préconisé en plusieurs endroits du pays, une nouvelle évaluation des chemins de fer à des fins spéciales. C'est ce qu'il a fait dans la ville de mon honorable ami de la division de Georges-Etienne-Cartier. Dans cette ville même, il s'est prononcé en faveur d'un programme d'immigration sagement et convenablement dirigé comme moyen d'aider à sortir d'embarras nos chemins de fer nationaux. Je mentionne ces faits afin de compléter jusqu'à date les renseignements de mon honorable ami, et pour réfuter l'accusation qu'il porte contre mon honorable ami de ce que celui-ci n'aurait pas fait de propositions importantes.

Monsieur l'Orateur, le cours des débats sur les questions de chemins de fer ces deux dernières semaines, a été quelque peu étrange, et nous a empêchés de discuter ce même sujet au point de vue général, autrement j'aurais pu en ce moment ajouter aux suggestions importantes de mon honorable ami. Je ne le ferai pas cependant, parce que je respecte le règlement que vous, monsieur l'Orateur, avez fait cet après-midi, au commencement du débat, que le nombre des sujets à discuter devait être très restreint. Je suis convaincu que plusieurs de ceux qui occupent cette Chambre ont dépassé les limites du débat que vous-même, monsieur l'Orateur, aviez en vue, à ce moment-là, et je désire à cette heure tardive m'en tenir strictement à la question dont la Chambre est saisie. Cette question, comme toutes nouvelles questions de cette vaste importance, présente une très grande difficulté nationale, et je veux répéter ce que j'ai déjà dit, et insister, comme l'a dit aujourd'hui mon honorable ami de Marquette—sur le fait que nos problèmes de chemins de fer sont beaucoup trop graves pour que nous les abordions autrement qu'avec l'intention d'aider et coopérer à en sortir la nation.

La question qui se présente à nous aujourd'hui, sous forme des deux motions sur lesquelles nous allons voter tantôt, est très difficile. Tous ceux qui s'occupent sérieusement de cette question, et je crois qu'il en est ainsi de toute la députation, ont deux choses en vue. Tout d'abord, il nous faut voir à ce que l'administration et les directeurs ds voies ferrées nationales aient la liberté et le secret de jour en jour—et j'insiste sur la phrase "de jour en jour"—dont jouissent l'administration et les directeurs de toute entreprise commerciale.

Si la Chambre devait, ainsi qu'on l'a proposé il y a deux semaines, exercer en tant que Chambre des communes, le pouvoir de surveiller l'administration et la direction des chemins de fer nationaux, de jour en jour, tout comme elle fait pour une département ordinaire de l'administration. je suis informé que les meilleurs hommes de chemins de fer du continent ne voudraient pas y toucher parce qu'ils seraient condamnés à l'insuccès comme conséquence de cette intervention constante dans leur administration. Qu'arriverait-il en effet? Je suppose l'inscription au Feuilleton d'une question adressée au Gouvernement. Celui-ci devra, soit avoir cette information, soit déranger immédiatement l'administration à ce sujet, alors que celle-ci est peut-être absorbée par quelque autre affaire très importante. Nous aurions des questions inscrites au Feuilleton de jour en jour, toutes les ruses du parlementarisme seraient mises à contribution, toutes les ruses auxquelles l'on a, je le crains, trop souvent recours avec une intention politique plutôt

que dans l'intérêt de cette grande entreprise, dont l'exploitation est chose nouvelle pour ce jeune pays et qui présente, je le répète de très graves difficultés,—et la conséquence serait que nos chemins de fer deviendraient un tremplin électoral.

D'autre part, nous ne devons pas oublier une autre chose, à mon sens, aussi essentielle, et c'est l'obligation pour le Parlement et pour les contribuables actionnaires du réseau,—de surveiller avec vigilance l'administration de leur propriété. Sans ce moyen de surveillance, monsieur l'Orateur, il est évident, même pour un novice en affaires, que le relâchement dans l'administration se produira inévitablement; que les affaires iront de mal en pis et que suivant les prévisions de certains, — nos déficits augmenteront, au lieu de diminuer. Or, le Gouvernement a cru sage de tenter un effort dans ce sens, en proposant, en premier lieu, que nous devrions nous débarrasser des difficultés dont j'ai parlé d'abord, en nommant un comité de cette Chambre pour s'enquérir en conformité d'instructions bien définies.

Puis-je dire immédiatement, monsieur l'Orateur, qu'il m'est impossible de voir l'utilité de ce comité, si ses attributions sont ainsi restreintes? On propose que le travail du comité se limite à déterminer la nature des renseignements, à donner à la Chambre des communes, et les méthodes à suivre pour les lui communiquer. Eh! bien, je dois dire que si c'est tout ce que le comité doit faire, c'est une question que la Chambre des communes a assurément le pouvoir de décider elle-même dès maintenant. Entretenant cette opinion, je voterai pour l'amendement.

J'ai demandé à mon très honorable ami le ministre de la Justice pendant qu'il parlait, comment un comité pouvait décider quel renseignement devrait être communiqué à la Chambre, si le comité lui-même ne connaissait rien du renseignement, ou devait être limité à cet égard. Si l'on doit limiter l'action du comité, comment pourra-t-il décider quelle forme il donnera au renseignement qu'il devra communiquer à la Chambre.

C'est en ignorant tout de la question que le comité se réunira, délibérera et décidera, si on lui impose les restrictions que cette motion propose. Je répète donc que je ne puis voir l'utilité d'un comité travaillant sous des restrictions semblables. D'autre part, si l'on choisit — ce que le Gouvernement fera sans doute — un comité composé de députés ayant acquis l'expérience parlementaire voulue—la plupart de nos comités comptent des hommes ayant cette expérience et qu'on a choisis de préférence à cause de cela — et, en outre, des hommes qui se sont occupés des questions de chemins de fer, alors j'approuve la demande que ce comité ait le pouvoir d'obtenir les renseignements qui lui paraissent appropriés.

Pour finir, j'ajouterai simplement que j'aimerais que le comité exerce ses pouvoirs avec discrétion. J'ai compris que mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (l'hon. M. Fielding) a dit au cours des observations qu'il a présentées à la Chambre, que nous devrions avoir foi dans la discrétion d'un comité parlementaire poursuivant ses investigations, en tenant compte des deux nécessités qu'il se serait imposé spécialement à lui-même, d'une part, la nécessité de ne pas entraver indûment l'administration et la direction du réseau, de l'autre, la nécessité de soumettre au Parlement au moins assez de renseignements pour lui permettre d'exercer un contrôle effectif sur ceux qui conduisent cette grande exploitation nationale.

M. ANDREWS: Monsieur l'Orateur, à l'exemple de l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Clark), je me propose d'être très bref, à cette phase du débat.

Je suis en faveur de la résolution dont la Chambre est saisie, mais avant d'enregistrer mon vote, je désirerais poser deux questions à mon très honorable ami le premier ministre (M. Meighen) qui aura l'occasion d'y répondre lors de la clôture de ce débat. Premièrement, j'attirerais son attention au fait que lorsque le ministre des Chemins de fer (M. Reid) a soumis son rapport à la Chambre il a fait allusion tout particulièrement aux gages élevés que l'on payait aux employés comme étant la cause des forts déficits. J'aimerais demander à mon très honorable ami si j'ai raison de m'attendre à ce que l'on donne l'occasion aux employés du chemin de fer de soumettre leur côté de la question au comité en perspective? La seconde question que je ferais à mon honorable ami est celle-ci: Les messieurs qui sont venus de Winnipeg dernièrement pour présenter leur cas aux commissaires des chemins de fer, auront-ils l'avantage de se soumettre à ce comité-ci aussi?

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, en répondant à l'honorable député, j'aimerais faire quelques observations touchant l'amendement lui-même. La fixation des gages ou des taux, que l'amendement ou la motion soit adopté ou non, ne tomberait pas sous

la juridiction du comité. La fixation des salaires est nécessairement du domaine de la compagnie du réseau national, d'une part, et la compagnie du Pacifique-Canadien, de l'autre part; la fixation des salaires a été conféré tout spécialement par statut à la commission des chemins de fer. Mais les employés des chemins de fer pourraient soit personnellement, soit par l'entremise de leurs organisations, témoigner devant le comité au sujet de tout ce dont le comité est autorisé à s'assurer, et parmi ces choses, la question de la forme que devra prendre le rapport annuel et ce qu'il devrait divulguer en serait une sur laquelle ils pourraient être appelés à témoigner, aussi bien que sur tout autre question qui serait du ressort du comité. Je tiens aussi à dire un mot de la position particulière dans laquelle se trouverait la Chambre si elle acceptait cet amendement. Je ne crois pas pouvoir rendre la question plus lucide que ne l'a fait le très honorable représentant de King (N.-E.) (sir Robert Borden). L'on se souvient que dans les débats précédents —et je ne veux pas y revenir longuement— il a été généralement admis, et principalement par l'honorable député de Marquette (M. Crerar), dans un langage que j'ai trouvé très juste, qu'il y a indubitablement des renseignements concernant l'exploitation que l'administrateur a droit de tenir secrets et de contrôler, tout autant que l'administration de tout autre réseau, et ces renseignements, comme l'a dit l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), ne seront pas exposés à être divulgués à la Chambre tant que durera l'entreprise. Ainsi, supposons que nous soyons obligés de divulguer au Parlement l'expédition faite par une certaine maison de leurs marchandises spéciales, lesquelles auraient été fabriquées à Chicago, peut-être, ou à un autre endroit desservi par nos voies ferrées, y a-t-il un honorable député qui pense un instant que la Chambre serait justifiable de publier ce renseignement? Cependant, c'est là une question d'exploitation comprise dans l'amendement. Et il en est ainsi des autres questions. On me dit que si l'administration faisait connaître les taux différentiels, cela ferait tort aux affaires, c'est-à-dire que le réseau n'aurait pas le commerce, et la perte lui en serait désastreuse. Je pourrais ainsi passer d'un sujet à l'autre, et dans chaque cas, j'en puis assurer la Chambre, la divulgation des renseignements serait cause que des millions seraient ajoutés au déficit. Il n'y a pas de doute possible à ce sujet. Je n'ai pas à discuter la chose avec l'honorable député de Marquette, qui s'est exprimé dans des termes auxquels on s'attendrait de sa part, puisqu'il dirige lui-même une grande entreprise commerciale. Supposons que cet amendement soit adopté, où en serons-nous relativement à ces renseignements mêmes qui, d'après l'honorable député, ne doivent pas être divulgués sans causer des désastres. Quel sera le devoir de ce comité s'il est nommé, quelle charge lui confiera-t-on, à quoi l'autorisera le Parlement? Aura-t-il droit de recommander quelque chose? A-t-il un but défini? Aucun; on ne lui demande pas de faire quoi que ce soit; non plus que de nous aider en rien. On lui demande tout simplement de s'informer de... quoi? De toutes les questions qui se rapportent aux chemins de fer nationaux qui sont sous la dépendance du Gouvernement. L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a laissé entendre que le comité ne permettrait pas que l'on examine toutes les questions. Mais, supposons que quelque député se lève en comité et demande: Je désire connaître ces choses que l'honorable député de Marquette (M. Crerar) dit que nous ne devrions pas connaître; que l'honorable député de Queen-et-Shelburne prétend que nul comité ne devrait divulguer. Supposons que ce membre du comité dise: Je veux faire venir un témoin pour découvrir telle chose, qui pourra se lever au comité et dire non. La Chambre a dit au comité de recueillir des renseignements.

L'hon. M. CRERAR: Puis-je poser une question à mon très honorable ami pour élucider ce point? Ne serait-il pas bon que le comité puisse jouir de sa dicrétion sur cette question?

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, certainement non. J'entends des exclamations, mais les honorables députés qui crient "très bien, très bien", savent fort bien que cela ne conviendrait pas. C'est dans le texte de la motion et c'est pour cela qu'elle est ainsi rédigée, rédigée pour signifier que le comité peut découvrir tout ce que le comité juge à propos de rechercher. Si cet amendement est adopté, le comité se trouve délégué pour enquêter sur tout ce qui se rattache au réseau et ni le président du comité, ni aucun des membres ne fera son devoir s'il se lève et dit que le comité a le droit d'empêcher la révélation de toute chose qui peut se rattacher au réseau.

Comment pourrait-il avoir ce droit? Sur quoi le baserait-il? Dirait-il: "Je suis mieux renseigné, je sais que cela causera du tort." Oh, lui répondra-t-on, le Parlement nous a dit de faire enquête sur tout et nous sommes ici pour cela. Le Parlement ne nous a donné aucune discrétion, il nous a dit d'aller aussi loin que nous le jugerions nécessaire. Le Parlement ne dit pas au comité d'aller aussi loin que possible sur certains sujets. L'amendement ne détermine aucun sujet. Le comité a carte blanche, il ne reçoit pas d'instructions et on lui dit qu'il a le pouvoir — c'est du reste son devoir — d'étudier tout ce qu'on lui demande d'étudier et les honorables députés se vantent que tel est le pouvoir donné au comité. Dès que des renseignements arrivent au comité par ces moyens, ils sont exposés à la Chambre et donnés le même jour à la presse du pays. On peut faire tout ce que les honorables députés ont déclaré qu'on ne devait pas faire si nous tenons à la bonne administration et au succès du réseau.

Or, je ne sais pas si l'honorable député de Marquette a bien compris que c'était là l'effet de l'amendement. C'est l'habitude à la Chambre de faire surgir ces choses tout à coup. Il n'a pas bien compris l'effet de l'amendement, mais c'est bien cela cependant et c'est précisément pourquoi il est rédigé de cette manière. La seule chose qui ait eu l'air d'un raisonnement dans cette question—je ne veux pas manquer de courtoisie dans mes paroles— ou qui m'ait semblé se rapporter à la question, c'est la question soulevée par l'honorable député de Queen-et-Sunbury...

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre voudrait-il bien se souvenir du nom exact qui est Queen-et-Shelburne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demande pardon à l'honorable député, et je suis heureux de lui donner le titre qui lui appartient. Il y aura bientôt un député de Sunbury, mais il siégera à droite de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député ne lui en donnera pas l'occasion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y aura pas moyen de se tromper sur son compte.

L'hon. M. FIELDING: Quand il viendra.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et il viendra. La prétention de mon honorable ami se rattachait aux pensions. Le comité, nous a-t-il dit, a carte blanche pour faire à la Chambre toutes les recommandations qu'il juge à propos en ce qui regarde les pensions et le rétablissement des soldats dans la vie civile. C'est vrai, et si nous avions pu sans danger procéder ici de la même manière, nous l'aurions fait. Mais la raison pour laquelle nous n'avons pas pu agir dans ce cas d'une façon analogue vient justement d'être exposée en termes assez vifs par l'honorable député de Marquette; ces raisons ne s'appliqueraient nullement en ce qui regarde les pensions. C'est parce qu'il était nécessaire de protéger l'administration dans son exploitation qu'il a fallu se restreindre dans le cas qui nous occupe, alors qu'aucune restriction n'était nécessaire dans le cas des pensions. Il n'y avait rien qu'on ne puisse dire dans l'enquête sur les pensions et qui puisse nuire à quelqu'un. Voilà justement la différence. Permettez-moi de me répéter. Si nous établissons une résolution créant un comité qui aura le pouvoir d'enquêter sur toutes les questions se rattachant aux chemins de fer qui appartiennent au Gouvernement ou que le Gouvernement dirige, cela fait que le comité existe dans ce but et, afin d'obtenir des renseignements sur un sujet quelconque, tout ce qu'un membre du comité doit faire, c'est de dire au comité que le sujet qu'il désire faire étudier se rapporte aux chemins de fer que possède le Gouvernement ou sur lesquels il a la haute main. Personne ne peut l'en empêcher. L'honorable député, dit-il que, dans le comité des pensions, qui a un pouvoir délégué semblable, quelqu'un peut empêcher d'enquêter toute question relevant des pensions? Il est certain que personne n'a ce pouvoir et le président du comité aurait manqué à ses devoirs s'il avait fait obstacle à une enquête de ce genre. Il en est de même dans le cas qui nous occupe.

M. TRAHAN: Le très honorable premier ministre veut-il me permettre une question?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. TRAHAN: Pense-t-il que lorsqu'un comité a le droit d'exercer un certain pouvoir il doit l'exercer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais non, il n'est pas tenu de le faire. Le comité n'a pas besoin de se réunir pour cela. Personne n'emploira la force physique pour obliger les membres à se réunir. Mais je dis que si un membre du comité voulait s'enquérir de n'importe quelle chose, le président du comité, en vertu de l'autorité donné par l'amendement, n'aurait pas le droit de l'en empêcher.

M. STEVENS: Le très honorable premier ministre voudrait-il me permettre une question avant qu'il ne laisse ce sujet? Il y a quelques instants, un honorable député a porté à l'attention de la Chambre la fermeture d'une petite station dans la province de Québec, question qu'il voulait discuter par devant le comité. Pourrait-il le faire avec les termes de l'amendement? Il a déclaré que c'est exactement ce qu'on voulait faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y aurait rien au monde pour l'empêcher de discuter cette question et pour donner les renseignements qui en découlent, tant que cela a trait à la ligne.

L'hon. M. CRERAR: Si le comité donne son consentement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avec l'amendement, le comité n'a pas de discrétion.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami veut-il me permettre une question? Si le comité des comptes publics s'efforçait d'obtenir des renseignements relativement aux transactions d'affaires privées et confidentielles qu'un marchand fait avec son client, qu'arriverait-il? Le comité a le pouvoir de le faire, mais il ne le fera pas; de même dans ce cas le comité ne voudrait pas être déraisonnable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peu importe si la question est privée et confidentielle; si cela intéresse les affaires publiques et qu'un membre du comité le déclare sous serment, le comité des comptes publics ne l'empêche pas de le faire.

L'hon. M. FIELDING: Il a le droit de le refuser et il le fera toujours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout, s'il s'agit de l'intérêt public. Je n'ai jamais vu que ce soit refusé et j'ai siégé des années au comité des comptes publics. C'est au Parlement à dire de quelles discrétions on usera dans ce comité. S'il n'est pas besoin de restriction, il n'y en aura pas; s'il est besoin d'en établir, c'est au Parlement à le dire quand il constituera le comité.

M. CLARK (Red-Deer): Puis-je demander à mon très honorable ami si le comité, en vertu de la restriction du Gouvernement, aurait le droit de demander quelque information sur l'administration de la ligne?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Je suis content que l'honorable député ait pris la parole, parce que je sais que lui aussi est victime d'un malentendu. L'honorable député, à la fin de son discours, a indiqué qu'il y avait une restriction imposée au comité pour obtenir la preuve qui lui permettra d'arriver aux archives qui sont indiquées ici. Avec la motion principale, le comité n'est tenu à aucune restriction; il peut faire enquête dans tout ce qu'il pensera nécessaire d'enquêter pour l'aider à avancer aux conclusions sur les sujets qui lui sont soumis.

M. CLARK (Red-Deer): Si le comité doit avoir le pouvoir de chercher des renseignements, pourquoi le restreindre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le comité a des objets définis; il a la discrétion de dire si une enquête est nécessaire pour lui permettre d'atteindre le but proposé. Cette discrétion est donnée par la résolution. Mais dans l'amendement il n'y a aucun objet indiqué; le comité reçoit simplement le pouvoir de s'informer de tout ce qui a trait aux chemins de fer.

L'hon. M. CRERAR: Si le comité le juge à propos.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'amendement ne le dit pas; il déclare qu'on peut examiner tout ce qui se rapporte aux chemins de fer. Si on déterminait un objet et si l'on disait que le comité pourrait décider si c'est nécessaire d'examiner quelque chose pour atteindre cet objet, ce serait très bien. Mais on ne fixe aucun objet; c'est simplement une résolution obscure. Elle place le comité dans l'obscurité, et tout ce que le comité doit faire, c'est de partir en quête et de voir s'il ne peut pas trouver quelque chose en vue d'un objet dont le comité ne connaît rien. Cela est rédigé dans le but d'obtenir, si possible, quelques votes contre la proposition du Gouvernement.

Je prétends donc que le Gouvernement a soumis cette résolution de bonne foi, pour des fins définies; elle confère au comité des pouvoirs aussi étendus qu'il est possible, en tenant compte de la nécessité de laisser quelque chance à l'administration des chemins de fer de l'Etat d'obtenir des résultats satisfaisants. Si nous devons nous abstenir de tenir compte de cet aspect du problème, comme le préconisent certains membres de la gauche, il n'y aurait certainement pas lieu d'imposer ces restrictions. Toutefois, étant donné que nous ne pouvons négliger cet aspect de la question, nous avons fait le moins de restrictions possible. Je n'ai pas présenté cette résolution avec l'espoir d'amener nos honorables collègues qui se sont prononcés sur la question à modifier leurs vues. Je n'ai pas lieu d'espérer un pareil résultat, ce-

pendant, j'espère que ma proposition modifiera leurs opinions ou du moins leur fournira matière à réflexion quand à la validité des objections qu'ils font valoir. Certes, j'ai l'espoir de faire naître dans leur esprit la conviction que le Gouvernement n'a rien à cacher des détails d'exploitation de nos chemins de fer, que j'ai présenté cette résolution en toute bonne foi comme la plus extrême et la meilleure mesure afin d'obtenir des résultats réels et utiles pour le pays.

L'hon. CHARLES MURPHY: Je serai bref, monsieur l'Orateur, et je vais m'efforcé de serrer la question en discussion. A cet égard je vois que vos vœux me sont acquis. Au sujet des observations qu'a fait entendre l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), dans son admirable discours de tout à l'heure, certainement le plus remarquable qu'il ait prononcé, je lui ferai observer, à propos des craintes qu'il a manifestées au cas où le Parlement prendrait la haute main sur l'administration du réseau national de l'Etat, que son raisonnement s'appuie sur la supposition que ce système n'aurait jamais été en vigueur au pays. Le premier ministre à son tour a développé ce raisonnement et il a fait une sombre peinture des malheurs qui résulteraient de l'établissement d'un pareil régime dans le but d'effrayer ses honorables amis du groupe agraire. Pendant plus d'un demi-siècle, l'administration de l'Intercolonial a été soumise à la juridiction du Parlement, et cependant, aucune des calamités dont on nous a menacés ce soir et cet après-midi ne se sont abattues sur le pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons essuyé tous les malheurs.

L'hon. M. MURPHY: Le premier ministre n'est jamais intervenu dans les affaires de l'administration, et les renseignements communiqués aux représentants du peuple n'ont jamais fait tort à l'Intercolonial. L'exploitation de cette voie ferrée s'est faite régulièrement et d'une manière pratique par l'intermédiaire du département responsable. Le ministre des Chemins de fer déposait chaque année le bilan des opérations devant le Parlement et il répondait de bonne grâce à toutes les questions touchant l'administration de son département et du chemin de fer confié à ses soins; les précédents ne font donc pas défaut relativement à cet aspect du problème.

M. CLARK (Red-Deer): Je demanderai à mon honorable ami si le système a donné de bons résultats?

L'hon. M. MURPHY: Les résultats ont été bien plus satisfaisants que ceux que nous avons obtenus depuis que Parlement abdique ses fonctions pour confier l'administration de nos voies ferrées à un bureau sans responsabilité. Le raisonnement tenu par le premier ministre, surtout à l'adresse de ses amis du groupe progressiste, aurait été plus concluant, bien qu'en terminant il ait abandonné l'espoir d'influencer leurs votes...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas commencé à temps.

L'hon. M. MURPHY: ...s'il avait pris la parole avant le député de King (N.-E.) (sir R. Borden), car le raisonnement de mon très honorable ami a détruit l'effet des arguments présentés par le premier ministre. Mon très honorable ami (M. Meighen) a fait observer tout à l'heure qu'il n'a pas commencé à temps. Cela me rappelle l'histoire de cet Irlandais, qui arriva en courant à la gare juste au moment où le train démarrait. A son ami qui lui fit observer: "Vous n'avez pas couru assez fort", il répliqua: "J'ai bien couru assez fort, mais je suis parti trop tard".

Le chef du Gouvernement est dans le même cas que l'Irlandais lorsqu'il tente d'influencer le vote de ses amis du groupe progressiste.

L'hon. M. REID: Le héros de cette histoire est un Ecossais.

L'hon. M. MURPHY: Si le Gouvernement désirait réellement, au moyen d'une série de questions qui seraient soumises au comité, répondre aux interrogations que le peuple canadien roule dans son esprit à l'heure qu'il est touchant la situation des chemins de fer, voici celles qu'il pourrait soumettre au comité en question:

1° Quel est le montant du déficit résultant de l'exploitation du réseau national?
2° Quelles sont les causes qui ont contribué à créer ce déficit?
3° Quel serait le remède à appliquer afin de prévenir la répétition de pareils résultats?

Si ensuite le Gouvernement désirait pénétrer plus avant dans la question, il investira le comité des pouvoirs mentionnés dans l'amendement que propose le chef de la gauche. Mais non, le Gouvernement ne le veut pas. Au lieu de soumettre à ce comité des questions pratiques, le Gouvernement lui posera une série de questions au sujet desquelles on discutera longuement pour n'aboutir en définitive à aucun résultat tangible. Il suffit de lire ces questions pour constater que c'est bien là à quoi l'on tend. Les voici:

(1) Quels sont les renseignements sur les opérations des chemins de fer et de la marine de l'Etat qui devraient, dans l'intérêt public, être soumis au Parlement, en réponse aux questions et motions pour le dépôt de documents, ou autrement.

(2) Quand, par quelle méthode, et dans quelles conditions ces renseignements devraient être communiqués, ayant égard à la nécessité de donner au Parlement et au public toutes les informations nécessaires pour arrêter une politique (finances comprises), et de placer le bureau administratif dans les conditions les plus propres à rendre sa gestion effective.

(3) Quel système de vérification devrait être adopté, et quelle somme de détails devraient être donnés dans le rapport annuel.

(4) Si ce comité doit être maintenu, et pour quelles raisons il doit être, et si pour ces raisons, ou pour toutes autres que le comité déterminera être d'intérêt public, le rapport annuel du bureau administratif doit lui être soumis; et que le comité ait le pouvoir d'interroger des témoins sous serment, d'envoyer quérir personnes, documents et archives et faire rapport de temps à autre.

Ce n'est pas là le genre de renseignements sur lesquels le peuple compte aujourd'hui ou que ce Parlement espère obtenir. Le pays compte être complètement renseigné sur la situation des chemins de fer. C'est un point sur lequel il y a accord parfait entre ceux qui tiennent pour l'initiative privée et ceux qui prêchent la nationalisation des chemins de fer. Permettez-moi de vous lire, à l'appui, quelques extraits d'une couple d'articles de tête publiés aussitôt après le débat précédent. Voici ce que l'on trouve dans le *Globe* de Toronto du 24 mars dernier:

Dans son discours sur la situation des chemins de fer de l'Etat, monsieur le docteur Reid sollicite les avis de quiconque voudrait bien lui dire comment améliorer les choses. A moins d'être mis en possession des faits, la Chambre est manifestement incapable de répondre à cet appel du ministre et, lorsque M. King affirme le droit du Parlement à des renseignements complets sur le fonctionnement des chemins de fer, sa proposition ne manque point de force. Tenus à combler un déficit de près de 70 millions, les contribuables ont bien, eux aussi, le droit d'être renseignés. Ceux qui prétendent que des renseignements de cette sorte pourraient donner injustement un avantage à la compagnie du Pacifique-Canadien, formidable concurrente du réseau de l'Etat, élèvent une objection qui n'a pas grande valeur. Le succès de cette compagnie repose sur des bases plus solides que celle d'obtenir de fois à autres quelque petit renseignement sur les affaires de ses rivaux. Il n'est pas juste non plus de supposer que la proposition du chef de la gauche lui est inspirée par de l'hostilité envers la nationalisation des services publics. Cette nationalisation doit être accompagnée de la publicité et de la responsabilité.

Dans le même article, le *Globe* dit plus loin:

Ce que la Chambre et le pays exigent, ce n'est pas une information fragmentaire des détails, mais la pleine connaissance du fonctionnement de l'entreprise, de ses points faibles et de leurs causes, en vue, s'il est possible, d'y trouver un remède. Ce remède, on ne le trouve ni dans les états annuels du ministre des Chemins de fer, ni dans les comptes ou autres informations soumises au Parlement. Entreprise sur une aussi vaste échelle, la nationalisation constitue une nouvelle orientation et il faut, par suite, imaginer de nouveaux moyens de renseigner le public.

[L'hon. M. Murphy.]

Plus loin encore, le même article dit:

La règle générale qui veut que la Chambre contrôle la dépense des deniers publics a son application non moins aux chemins de fer qu'à toute autre branche, du service de l'Etat. La nationalisation ne comporte point, ou ne devrait pas comporter un abandon de l'un des premiers principes du gouvernement responsable.

Plus loin encore:

L'immensité de l'entreprise et les dépenses énormes qu'elle entraîne sont des raisons de fournir au public, non pas moins, mais plus de renseignements.

Au reste, voici ce que la *Gazette* de Montréal, qui tient pour l'initiative privée en fait de chemins de fer disait le même jour dans un article de tête:

Pour établir que le réseau national a été enlevé à la politique, peut-être ne peut-on pas trouver de meilleure preuve que celle du projet d'institution d'un comité parlementaire qui le soumettra à la politique. L'absurde prétexte de pouvoir confier à un bureau de directeurs irresponsables une propriété publique a contraint le premier ministre à prendre une attitude incorrecte à l'égard de la proposition d'amendement faite mardi soir par l'honorable M. King. Le principe constitutionnel que le chef de l'opposition invite la Chambre à suivre est absolument inattaquable, ce principe étant que c'est le droit incontestable du Parlement d'exiger et d'obtenir la copie de tous les rapports, comptes, lettes et documents relatifs à la gestion de tout service public, y compris les affaires du réseau national, que l'exploitation en ait lieu directement par les soins d'un ministère ou, indirectement, par une compagnie.

Le Gouvernement a traité la proposition de l'honorable M. King comme équivalente à une question de cabinet, et elle fut en conséquence rejetée. Le peuple qui acquitte les taxes a le droit de savoir de quelle manière en est appliqué le produit.

Impossible de prendre au sérieux cette prétention que de soumettre les affaires du réseau national à l'examen du Parlement pourrait entraîner la divulgation à la compagnie du Pacifique-Canadien de secrets importants.

Nous n'imaginons pas que les officiers exécutifs du Pacifique-Canadien vont aller se prosterner aux pieds de la commission des chemins de fer nationaux pour prendre des leçons de sagesse. Le point est cependant celui-ci: A qui appartiennent les chemins de fer nationaux; quels sont ceux qui fournissent l'argent nécessaire pour faire face aux frais d'exploitation et d'intérêts de ce réseau? C'est le peuple du Canada qui possède ces chemins; lui seul en est le propriétaire, et si la gestion en a été confiée à cinq ou six messieurs honorables, est-ce que cela prive les propriétaires du droit de demander une reddition de comptes?

La vérité est que le Gouvernement a fait un faux pas quand il a invoqué le prétexte que les chemins de fer avaient été soustraits à la po-

litique en en confiant les affaires à une commission nommée par le Gouvernement. Les chemins de fer nationaux n'ont pas été soustraits à la politique ; cela ne peut pas se faire, et ne doit pas se faire. Autant vouloir prétendre que le corps des directeurs du Pacifique-Canadien, ou de toute autre institution constituée en corporation, ne doit pas être responsable à ses actionnaires. La dernière chose que nous pourrions tolérer, c'est que dix ou douze messiers, si estimables qu'ils soient, puissent avoir la liberté de faire ce qu'ils voudront avec les biens du peuple. Le Gouvernement est responsable devant le Parlement pour son administration des affaires publiques ; pourquoi irions-nous dégager de cette responsabilité ceux-là qui ont la direction de la branche la plus considérable et la plus importante du service public?

Cet article se termine comme il suit:

La question est d'une suprême importance, et le Gouvernement serait bien inspiré de laisser là ce prétexte frivole que la responsabilité de la gestion des chemins de fer du pays a été confiée à un corps irresponsable de directeurs, ce qui le met à l'abri de toutes critiques. Le plus tôt ce sera fait et plus vite le pays en arrivera à une solution de son problème le plus difficile et le plus inquiétant.

Ainsi donc, l'attitude prise par l'honorable leader de l'opposition, telle qu'on la trouve dans l'amendement soumis à la Chambre, est appuyée ainsi que je l'ai dit par ceux qui sont favorables à la nationalisation comme par ceux qui demandent que les grandes administrations d'utilité publique soient confiées à des particuliers.

Eh bien, monsieur l'Orateur, à venir au moment où le très honorable représentant de King (Nouvelle-Ecosse) (sir Robert Borden) a parlé cet après-midi, la discussion s'était poursuivie sur la supposition que le comité proposé par le Gouvernement allait s'enquérir de quelque chose, mais le très honorable représentant de King a fait voir bien clairement que ce comité ne ferait aucune enquête. Ce faisant, il a réduit pour ainsi dire à néant tous les arguments qui avaient été invoqués à l'appui de l'attitude que le Gouvernement avait prise jusqu'alors, et il a aussi enlevé toute force à l'argument que le leader du Gouvernement invoquait devant cette Chambre il n'y a que quelques instants. Que nous a dit l'honorable député de King? En des termes plutôt vigoureux il a critiqué la position prise par mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) en appuyant l'amendement, et, ce faisant, il nous a dit de façon bien définie, et fort à propos, je crois, que l'objet du comité que l'on projette d'instituer n'est pas de conduire une enquête, mais de définir un principe. Cela, monsieur l'Orateur, je crois, est précisément le fait, mais je dois aussi déclarer que ce n'est pas là ce que le pays attend d'un semblable comité, et alors, monsieur l'Orateur, je dois louer non seulement la sagesse de mon honorable ami le leader de l'opposition en incorporant ces justes principes dans la résolution qu'il a mise entre vos mains.

Le très honorable député de King (Nouvelle-Ecosse) (sir Robert Borden) a ajouté qu'après avoir défini un principe—et il a pris bien soin de ne pas nous dire combien de semaines ou de mois le comité emploierait à cette définition—le comité pourrait se présenter devant la Chambre et demanderait les pouvoirs nécessaires pour donner suite à ce principe. Eh bien, puis-je savoir durant combien de temps le Gouvernement a l'intention de perpétuer semblable farce? Combien de temps va-t-on prendre pour cette définition de principe, puis ensuite pour revenir en cette Chambre afin de trouver les moyens d'appliquer ce principe? Et alors quand l'appliquera-t-on, et à qui? Si on laisse ici franc jeu au Gouvernement, je crois pouvoir prédire que le leader du Gouvernement ne pourra jamais partir pour se rendre à la conférence impériale en juin prochain, parce que bien après ce temps-là la Chambre sera encore à délibérer sur quelque particularité de ce principe qui doit être défini par ce comité. Eh bien, n'est-il pas évident pour tous ceux qui ont donné un moment d'attention à ce sujet qu'alors que le pays demande à grands cris quels sont les faits au sujet de ces chemins de fer, ce comité, restreint à ces quatre questions, va passer son temps à discuter des théories et des conclusions? Ce comité va non seulement passer son temps à tout cela, mais en outre à soumettre des rapports partiels à cette Chambre, et puis on perdra encore du temps à discuter ces rapports et à donner de nouvelles instructions au comité. Et à la fin, qu'arrivera-t-il? Mon honorable ami d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) a exprimé, cet après-midi, le grave regret qu'un membre de la gauche se soit avancé jusqu'à dire qu'il pourrait y avoir un rapport de la majorité et un rapport de la minorité. Eh bien, il n'y a pas déjà si longtemps que mon honorable ami et moi-même faisions partie du comité chargé d'enquêter au sujet des chaussures des soldats, et je me rappelle avec beaucoup de plaisir qu'il fut alors très heureux d'appuyer le rapport de la minorité quand la majorité dans le comité avait entrepris d'étouffer les faits et d'empêcher que la Chambre en eût connaissance. Ainsi, les rapports de la majorité et de la minorité ne sont pas aussi inconnus du député d'Oxford-Nord qu'il voudrait le faire croire à la Chambre.

Il faudrait du temps pour faire toutes ces choses. Ensuite, après le dépôt des rapports de la majorité et de la minorité, un débat aurait lieu dans cette Chambre et le rapport de la majorité serait enfin agréé par la majorité qui donne son appui au ministère. Monsieur l'Orateur, à quel moment de l'année serions-nous rendus alors? Le moment où mon honorable ami aurait dû partir pour assister à la conférence impériale serait passé depuis longtemps et le pays qui s'attend que nous nous occupions de découvrir la vérité au sujet du déficit total du réseau et des causes de ce déficit, et que nous recherchions les moyens d'empêcher la répétition de ce déficit — le pays qui s'attend à cela de notre part sera si dégoûté du Parlement que la force du sentiment populaire obligera ces messieurs à solliciter le renouvellement de leurs mandats, malgré leur répugnance à se présenter devant les électeurs.

On a dit que la situation était grave. Elle l'est, en vérité. Il ne saurait y avoir rien de plus grave que la situation où se trouvent aujourd'hui nos chemins de fer, mais comment se fait-il que les députés qui nous ont dépeint la gravité de la situation laissent tomber de leurs lèvres la déclaration que le temps de cette Chambre et d'un comité comprenant un grand nombre de membres de tous les groupes devrait être pris par la discussion de théories, par la définition d'un principe, au lieu d'être consacré d'une façon pratique à l'examen du problème et à la constatation des faits. Je suis bien aise de voir le député d'Oxford (M. Nesbitt) reprendre son siège; lui aussi a exprimé l'espoir que ce comité se composerait d'hommes d'affaires. Je vois dans ce propos un écho de certaines observations entendues ces jours derniers, concernant l'opportunité de nommer des hommes d'affaires, et non des avocats, membres de ce comité ou d'autres comités semblables. Je ferai observer au député d'Oxford qu'un avocat est à la tête de l'entreprise de transport qui réussit le mieux en ce pays, sinon dans le monde entier. Le président du Pacifique-Canadien est un avocat. Je pourrais aussi rappeler à mon honorable ami et à ceux qui partagent son sentiment qu'un homme d'affaires dirigeait l'institution qui a été cause du gâchis auquel nous sommes tenus de remédier relativement au réseau des chemins de fer nationaux du Canada. Un avocat est aussi à la tête de la grande compagnie d'aciérie des Etats-Unis, l'un des établissements qui sont les mieux administrés et qui réussissent le mieux dans le monde entier, tandis qu'un homme d'affaires a mis les chemins de fer américains dans l'horrible pétrin où ils se trouvent. Je pourrais poursuivre ce raisonnement, mais il est inutile de m'y attarder.

[L'hon. M. Murphy.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami pourrait poursuivre ce raisonnement en ne perdant pas de vue les discours que son chef prononçaient dans l'Ouest.

L'hon. M. MURPHY: Je pourrais, il est vrai, poursuivre ce raisonnement, mais la cause du ministère n'en serait que plus mauvaise; elle l'est déjà assez. A cette heure de la soirée, je n'ai pas le dessein de retenir la Chambre plus longtemps. Le Gouvernement a recours à une manigance pour se soustraire à une responsabilité qui lui appartient, et qui n'appartient qu'à lui. Il propose qu'un comité établisse une ligne de conduite, qui est la sienne, relativement aux affaires de chemins de fer, comme son attitude en cette enceinte l'a déjà prouvé clairement au parlement et au pays. Il agit ainsi afin de rejeter sur le parlement une responsabilité qui, je le répète, appartient uniquement au ministère et que les électeurs canadiens ne lui permettront pas de repousser.

M. BUTTS: L'honorable député me permet-il une question?

L'hon. M. MURPHY: Oui.

M. BUTTS: N'est-ce pas l'ancien ministère Laurier qui a été cause de l'horrible pétrin où se trouvent nos voies ferrées, pour employer votre propre langage?

L'hon. M. MURPHY: Non.

Quelques VOIX: Allons aux opinions.

M. l'ORATEUR: Avant de mettre la question aux voix, je crois devoir faire observer à la Chambre qu'il y a une faute d'impression dans la dernière ligne du deuxième paragraphe de la motion principale, le mot "and" ayant été mis à la place du mot "for" avant le mot "efficiency". Je crois que cela sautera aux yeux à la simple lecture.

(L'amendement de l'honorable M. Mackenzie King est mis aux voix et rejeté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Crerar,
Béland,	d'Anjou,
Boivin,	Davis,
Bourassa,	Déchêne,
Brouillard,	Délisle,
Cahill,	Demers,
Chisholm,	Desaulniers,
Copp,	Deslauriers,

Duff,
Ethier,
Euler,
Fafard,
Fontaine,
Fortier,
Fournier,
Gervais,
Gould,
Halbert,
Jacobs,
Johnston,
King,
Knox,
Lafortune,
Lanctôt,
Lapointe,
Léger,
Lemieux,
MacNutt,
McDermand,
McMaster,
Maharg,
Marcile (Bagot),
Michaud,
Molloy,
Murphy,
Pacaud,
Papineau,
Pelletier,
Savard,
Séguin,
Sinclair (Antigonish-et-Guysborough),
Sinclair (Queen) (I.P.-E.),
Thomson (Qu'Appelle),
Tobin,
Trahan,
Turgeon,
Vien,
Wright—56.

ONT VOTE CONTRE:

MM.

Andrews,
Argue,
Arthurs,
Ballantyne,
Ball,
Blair,
Blake,
Boyce,
Butts,
Calder,
Casselman,
Charters,
Clark (Bruce),
Clarke (Wellington),
Clements,
Cooper,
Cowan,
Crowe,
Davidson,
Douglas (Cap-Breton-S.-et-Richmond),
Drayton (sir Henry),
Edwards,
Finley,
Foster (sir George),
Fraser,
Fulton,
Glass,
Green,
Halladay,
Harrison,
Hartt,
Hay,
Henders,
Hocken,
Keefer,
Lalor,
Lang,
Long,
MacKelvie,
McGibbon (Muskoka),
McGregor,
McIsaac,
McLean (Royal),
McQuarrie,
Martin,
Meighen,
Merner,
Morphy,
Myers,
Nesbitt,
Nicholson (Algoma),
Paul,
Peck,
Redman,
Reid (Grenville),
Sexsmith,
Shaw,
Sheard,
Smith,
Spinney,
Stacey,
Steele,
Stevens,
Sutherland,
Thompson (Weyburn),
Thompson (Hastings),
Thompson (Yukon),
Tolmie,
Tremain,
Tweedie,
Whidden,
Wigmore,
Wilson (Saskatoon)—73.

ONT PAIRE:

MM.

Kemp,
Charlton,
Stewart (Hamilton),
Allan,
Armstrong (Lambton),
Douglas (Strathcona),
Mackie (Edmonton),
Guthrie,
Manion,
Scott,
Best,
Kay,
McCoig,
Truax,
Lesage,
Leduc,
Ross,
Hunt,
Pardee,
Parent,
Proulx,
Gordon,
Chabot,
Bowman,
Fripp,
Crothers,
Doherty,
Borden,
Tudhope,
Cockshutt,
Anderson,
Maclean (York),
Porter,
Currie,
Bonnell,
Mackie (Renfrew),
Brien,
Bristol,
Middlebro,
McCurdy,
Harold,
Griesbach,
Wilson (Wentworth),
Nicholson (Queen) (I.P.-E.),
Cruise,
Devlin,
Macdonald,
Cannon,
Reid (Mackenzie),
Marcil (Bonaventure),
Clark (Red-Deer),
Maclean (Halifax),
McCrea,
Campbell,
Bureau,
Casgrain,
Stein,
White (Alta),
Pedlow,
McKenzie,
Gauvreau,
Robb,
DuTremblay,
Buchanan,
Kennedy (Essex),
Rinfret,
Verville,
McGibbon (Argenteuil).

M. ROBB: J'ai pairé avec l'honorable député de Grey-Nord. Sans cela, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

L'hon. M. FIELDING: Si je n'avais pairé avec le représentant de Victoria (Ontario), j'aurais voté pour l'amendement.

M. PROULX: J'ai pairé avec l'honorable député de Waterloo-Sud. Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. CAMPBELL: J'eusse voté en faveur de l'amendement, si je n'avais pairé avec le représentant de Halton.

M. McDONALD: J'ai pairé avec mon collègue de Huron-Nord. Sans cela, j'aurais voté pour l'amendement.

M. REID (Mackenzie): Si je n'avais pairé avec le député d'Elgin-Est, j'aurais voté pour l'amendement.

M. CLARK (Red-Deer): J'ai pairé avec le très honorable représentant de King N.-E.). Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. BUCHANAN: J'ai pairé avec l'honorable député de Brant. J'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. McCURDY: J'ai pairé avec l'honorable député de Laurier-Outremont. J'aurais voté contre l'amendement.

Le très hon. M. DOHERTY: J'ai pairé avec l'honorable député de Bonaventure. J'aurais voté contre l'amendement.

M. BONNELL: J'ai pairé avec l'honorable député de Victoria (Alberta). J'aurais voté contre l'amendement.

L'hon. M. CRERAR: Avant que la motion principale soit mise aux voix, je dési-

rerais suggérer à mon très honorable ami le chef du ministère que l'objet de la motion pourrait être plus étendu, sous un certain rapport, et j'ai l'intention de proposer un amendement dans ce sens. Je ne prendrai qu'une ou deux minutes à expliquer pourquoi. L'une des causes primordiales du succès final de l'exploitation de nos chemins de fer nationaux et de notre marine marchande est la confiance entière du pays dans l'administration et de la direction de l'entreprise. Cette confiance dépendra, en grande mesure, de l'exclusion de toute ingérence politique. Ce n'est que par ce moyen que les administrateurs pourront réussir. Actuellement, la nomination et la direction du conseil des administrateurs est du ressort du Gouvernement. Je ne critique pas la manière dont il s'est déchargé de sa responsabilité dans le passé, mais, tant qu'il n'y aura pas de changement, que ce soit sous ce régime ou sous celui qui lui succédera, une grande partie du pays aura toujours présente à l'idée que le Gouvernement sera tenté de faire servir ce pouvoir à ses fins politiques, et il est à souhaiter que cette impression disparaisse.

J'avoue que la solution de ce problème présente des difficultés. On a dit, ce soir, que les contribuables du Canada sont les actionnaires de ce réseau, ce qui est absolument vrai. D'un autre côté, ils ne peuvent remplir les mêmes fonctions que les actionnaires d'une compagnie particulière. Si l'affaire est laissée entièrement à la discrétion du Gouvernement, les abus dont j'ai déjà parlé iront jusqu'à influencer l'élection des administrateurs et la nomination des fonctionnaires administratifs. Il me semble donc, monsieur l'Orateur, que mon très honorable ami le chef du ministère ferait bien de consentir à élargir, sous un certain rapport, les attributions de ce comité, et, dans ce but—sans vouloir retenir la Chambre plus longtemps, parce que je crois m'être fait clairement comprendre dans les brèves paroles que j'ai prononcées —je propose, appuyé par l'honorable député de Red-Deer (M. Clark):

Que la résolution soit modifiée en ajoutant, comme article 5, les mots suivants:

Rechercher un mode de nomination des directeurs et de contrôle de l'administration tel qu'il se pratique dans les compagnies particulières, mais compatible avec la responsabilité parlementaire.

Voilà un sujet qui mérite l'attention du comité. Si nous devons résoudre ce problème sérieusement, ce sera, si c'est possible, dans le sens que j'ai indiqué. Je pourrais amplifier mes observations et développer mon raisonnement, mais, comme il se fait tard, et que nous avons consacré beaucoup d'heures à ce débat, ce serait pénible pour la Chambre. Je propose donc cet amendement à mon très honorable ami, de bonne foi et avec le désir sincère de l'aider. J'espère qu'il trouvera moyen de l'accepter.

L'hon. M. FIELDING: Acceptez-vous l'amendement?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, d'une façon générale, je suis d'accord avec l'honorable député de Marquette (M. Crerar) touchant l'objet qu'il a en vue. Je déclare avec plaisir que je puis lui donner une autre preuve que mon argument était juste relativement à la motion principale, en l'assurant que je consens à accepter l'amendement dans des termes plus larges qu'il ne l'a proposé lui-même. Au nombre des sujets d'enquête par le comité, voici ce qu'il propose:

Rechercher un mode de nomination des directeurs et de contrôle de l'administration, tel qu'il se pratique dans les compagnies particulières, mais compatible avec la responsabilité parlementaire.

Si je ne me trompe sur le sens de son argument, ce que l'honorable député a dans l'esprit est la question de savoir s'il n'y aurait pas moyen de constituer un organe qui fît l'office ordinaire des actionnaires dans les corporations privées. Telle est la suggestion que fait l'honorable député pour améliorer le plan adopté par le Parlement pour l'administration des chemins de fer. Je lui suggérerais d'élargir les termes de son amendement de façon à inclure non seulement toute recommandation que le comité jugerait à propos de faire dans le sens de son amendement, mais dans tout autre sens où le comité verrait un moyen d'améliorer le plan général. Quand la chose est venue en premier lieu devant la Chambre, je laissais entendre que cela pourrait fort bien devenir une des attributions du comité, et je sais que l'honorable député admettra tout de suite que si tel examen doit être confié au comité, le renvoi, tout en étant en termes précis, doit être d'une portée aussi large que possible. Si, par exemple, le comité était d'opinion que le conseil d'administration devrait être nommé autrement, sans que soit créé d'organe pour le rôle des actionnaires, ou s'il avait quelque autre recommandation à faire qui permit au Parlement d'améliorer le plan d'administration, il serait dans les attributions du comité de faire la recommandation jugée à propos. Le plan est

aujourd'hui de faire nommer par le Gouvernement un conseil d'administration composé d'hommes versés dans les affaires, ainsi qu'un président et un directeur général. S'il est un meilleur plan, soit dans le sens suggéré par l'honorable député, dans son amendement ou non, et si le comité peut le recommander, ce sera à l'avantage de cette Chambre. Je suggère moi-même la rédaction suivante:

Quelle amélioration, pourrait être faite dans le plan général d'administration.

Cela permettrait au comité, s'il le jugeait à propos, de faire rapport en faveur d'un plan comme celui que l'honorable député a en vue dans son amendement, ou, si le comité trouvait à recommander quelque chose de mieux ou quelque chose à ajouter à ce plan, cela lui permettrait aussi de le faire. Je suis disposé à admettre l'amendement sous cette forme. Je ne crois pas qu'il serait préférable, tel que présenté par l'honorable député, d'abord parce qu'il est trop destructif, et aussi par ce que je ne sache pas que les termes en représentent exactement ce que l'honorable député a cru leur faire exprimer.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a sans doute exercé la plénitude de son droit de prendre la parole, mais je suis certain que, vu les circonstances, la Chambre lui permettra de dire s'il accepte ou non la modification suggérée par le premier ministre.

L'hon. M. CRERAR: Monsieur l'Orateur, j'apprécie la bienveillance de la Chambre en me donnant ce privilège. Je dois avouer tout d'abord que je ne saurais apporter à la rédaction d'un amendement l'habileté et la précision dans les termes, que peut y mettre mon très honorable ami le chef du Gouvernement. Néanmoins, je suis tout à fait prêt, en vue de l'explication qu'il a donnée et de la suggestion qu'il a faite, à accepter la modification qu'il suggère à mon amendement. Mon principal but en le présentant était, si possible, de soumettre cette importante question à la considération de ce comité. Le changement qu'a fait mon très honorable ami, accompagné de sa déclaration à l'effet que l'application en serait même plus large que d'après les termes de l'amendement que j'ai proposé, me satisfait entièrement et je consens volontiers que l'amendement qu'il suggère soit substitué au mien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les mots de la nouvelle rédaction viennent après "l'être", au paragraphe 4. Le reste de la motion se rapporte à tous les paragraphes précédents.

M. McMASTER: Pourrais-je suggérer, monsieur l'Orateur, que le chiffre "5" devrait prendre la place du chiffre "4" et vice versa?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est parfait.

L'hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, la motion de mon très honorable ami tendait surtout à la recherche d'une méthode par laquelle la Chambre pourrait être renseignée sur la direction, la haute-main et l'exploitation des chemins de fer nationaux. L'amendement qui est maintenant devant la Chambre n'a pas tant pour objet la question de renseigner la Chambre, qui est celle que nous avons discutée toute la journée, que d'arriver à un différent mode de contrôle et d'administration. De sorte que cette nouvelle rédaction présente à la discussion un sujet tout à fait nouveau.

J'ai déjà fait observer qu'à mon avis, le but du Gouvernement, en instituant ce comité était d'éluder entièrement la question de fournir des renseignements aussi complets que la Chambre les désire et de substituer une série d'autres questions à la considération du comité. Cet amendement en ajoute une autre à la liste, et ce sera autant de temps additionnel que le comité devra consacrer à la question d'administration et de direction qui retardera d'autant l'information que nous désirons avoir.

D'autre part, s'il doit y avoir un comité, je suppose qu'il n'y a pas mal à lui soumettre n'importe quel nombre de questions à l'objet de l'amendement qui vient d'être proposé est important et pourrait faire le sujet d'une discussion utile en tout temps, dans la Chambre. Mais si le renvoi d'une question supplémentaire au comité peut avoir pour résultat d'aider le Gouvernement à se découvrir une politique, je n'ai, quant à moi, aucune objection à l'ajouté de cette question. Je profite de l'occasion pour dire que nous, membres de l'opposition, ne pouvons accepter le comité dans son ensemble, parce qu'il n'a pas le pouvoir d'obtenir tous les renseignements voulus et tout de suite, mais parce que c'est ainsi que je l'ai déjà dit, un comité nommé pour faire une étude d'un caractère académique. Bien que je ne pense pas que le comité proposé atteigne le but que nous avons en vue, il n'y a pas assez d'objection à ce qu'on lui soumette cette question additionnelle pour nous justifier de soumettre l'amendement au vote de la Chambre.

M. CAHILL: Avant l'adoption de cet amendement, je veux dire un mot. A en

juger d'après le débat de ce soir, il semble que la résolution, telle que rédigée, ne suffit pas pour répondre à la situation. Le chef du Gouvernement ne peut-il pas proposer que la Chambre se forme en comité des subsides, un jour fixé d'avance, afin de nous permettre de débattre cette question et de décider exactement ce qui devrait être soumis à l'étude du comité projeté? C'est simplement une idée que j'exprime. Je suis convaincu que le Gouvernement se trouvera dans de grandes difficultés même après la nomination du comité projeté, mais que son embarras ne sera pas aussi grand que celui auquel le pays devra faire face. Nous cherchons tous la solution de ce problème. Les honorables membres de la droite accusent l'opposition d'exploitation politique, mais il est certain que les membres de l'opposition n'ont pas participé à l'exploitation électorale de ces chemins de fer. Je suis convaincu que c'est le désir le plus ardent de chacun des membres de l'opposition de trouver une solution. Il est manifeste que si l'on modifie cette résolution à la onzième heure — il est maintenant minuit passé— elle n'en restera pas moins insuffisante. Je crois que le premier ministre devrait trouver une méthode quelconque qui permettrait la nomination d'un comité qui aurait tous les pouvoirs voulus pour résoudre toute la question.

M. l'ORATEUR: L'hon. M. Crerar, secondé par M. Clark (Red-Deer) propose qu'il soit ajouté au pragraphe 4:

Comment le plan général d'administration pourrait être amélioré.

Et que le présent paragraphe 4 de la résolution devienne le paragraphe 5. La Chambre consent-elle à adopter l'amendement?

L'amendement de l'hon. M. Crerar est adopté.

M. l'ORATEUR: La Chambre décide-t-elle d'adopter la motion principale ainsi modifiée?

Plusieurs DEPUTES: Adopté à mains levées.

Plusieurs DEPUTES: Non, non.

M. l'ORATEUR: Le très honorable M. Meighen propose, appuyé par l'honorable sir Henry Drayton:

Qu'un comité permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande du Canada soit nommé pour la présente session et chargé d'examiner les questions suivantes:

(1) Quels sont ceux des renseignements relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux et de la marine marchande de l'Etat par les soins du conseil d'administration qu'il y aurait lieu, dans l'intérêt public, de communiquer au Parlement en réponse aux questions, aux motions tendant au dépôt de documents, ou autrement;

(2) Quand, par quelle méthode et dans quelles conditions ces renseignements devraient être communiqués, en tenant compte de la nécessité de porter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter une politique (finances comprises), et de placer le conseil d'administration dans les conditions les plus propres à rendre sa gestion effective;

(3) Quel mode de vérification de comptes il convient d'adopter et quelle somme de détails on devra inclure dans le rapport annuel?

(4) Comment le plan général d'administration pourrait-il être amélioré?

(5) Si ce comité doit être maintenu et pour quelles raisons il devrait l'être et que pour les objets ci-dessus et pour tous autres objets que le comité jugera d'intérêt public, le rapport annuel du conseil d'administration lui soit soumis et que ledit comité soit autorisé à requérir la présence de personnes, l'interrogatoire de témoins sous serment, le dépôt de documents et d'archives et à faire rapport lorsqu'il le jugera à propos.

La motion du très honorable M. Meighen, ainsi modifiée, mise au voix, est adoptée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Andrews,	Long,
Argue,	MacKelvie,
Arthurs,	MacNutt,
Ballantyne,	McDermand,
Ball,	McGibbon (Muskoka),
Blair,	McGregor,
Blake,	McIsaac,
Boyce,	McLean (Royal),
Butts,	McQuarrie,
Calder,	Maharg,
Casselman,	Martin,
Charters,	Meighen,
Clark (Bruce),	Merner,
Clarke (Wellington),	Morphy,
Clements,	Meyers,
Cooper,	Nesbitt,
Cowan,	Nicholson (Algoma),
Crerar,	Paul,
Crowe,	Peck,
Davidson,	Redman,
Douglas (Cap-Breton-S.-et-Richmond),	Reid (Grenville),
	Sexsmith,
Drayton (sir Henry),	Shaw,
Edwards,	Sheard,
Finley,	Smith,
Foster (sir George),	Spinney,
Fraser,	Stacey,
Fulton,	Steele,
Glass,	Stevens,
Gould,	Sutherland,
Green,	Thompson (Weyburn),
Halladay,	Thompson (Hastings),
Harrison,	Thompson (Yukon),
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Hay,	Tolmie,
Henders,	Tremain,
Hocken,	Tweedie,
Keefer,	Whidden,
Knox,	Wigmore,
Lalor,	Wilson
Lang,	(Saskatoon)—80.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Archambault,	Lafortune,
Béland,	Lanctôt,
Bourassa,	Lapointe,
Brouillard,	Léger,
Cahill,	Lemieux,
Chisholm,	McMaster,
Copp,	Michaud,
d'Anjou,	Molloy,
Déchêne,	Murphy,
Délisle,	Pacaud,
Demers,	Papineau,
Desaulniers,	Pelletier,
Deslauriers,	Savard,
Duff,	Séguin,
Ethier,	Sinclair (Antigonish-
Fafard,	et-Guysborough),
Fontaine,	Sinclair
Fortier,	(Queen) (I.P.-E.),
Fournier,	Tobin,
Gervais,	Trahan,
Jacobs,	Turgeon,
King,	Vien—42.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Kemp,	Kay,
Charlton,	McCoig,
Stewart (Hamilton),	Truax,
Allan,	Lesage,
Armstrong (Lambton),	Leduc,
Douglas (Strathcona),	Ross,
Mackie (Edmonton),	Hunt,
Guthrie,	Pardee,
Manion,	Parent,
Scott,	Proulx,
Best,	Gordon,
Chabot,	Devlin,
Fripp,	Cannon,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Tudhope,	Maclean (Halifax),
Cockshutt,	McCrea,
Maclean (York),	Bureau,
Porter,	Casgrain,
Currie,	Stein,
Bonnell,	White (Alb.),
Mackie (Renfrew),	Pedlow,
Brien,	McKenzie,
Bristol,	Gauvreau,
Middlebro,	Robb,
McCurdy,	DuTremblay,
Griesbach,	Kennedy (Essex),
Wilson (Wentworth),	Rinfret,
Stewart (Lanark),	Boivin,
Nicholson	Verville,
(Queen) (I.P.-E.),	McGibbon
Cruise,	(Argenteuil).

3e LECTURE

De divers projets de lois d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 31) concernant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien;

Le 2e (bill n° 32) constituant en société la Canadian Transit Company;

Le 3e (bill n° 8) concernant la compagnie James MacLaren;

Le 4e (bill n° 45), provenant du Sénat, tendant à faire droit à William Henry Coulson;

Le 5e (bill n° 46), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Elisabeth Alexander;

Le 6e (bill n° 47), provenant du Sénat, tendant à faire droit à William Gleaves Doyle;

Le 7e (bill n° 49), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Dorothy Mearuel Score;

Le 8e (bill n° 50), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Henry William Maynard;

Le 9e (bill n° 51), provenant du Sénat, tendant à faire droit à George Elmor Glossop.

2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 58), provenant du Sénat, tendant à faire à Hazel Galbraith.

Le 2e (bill n° 48), provenant du Sénat, tendant à faire droit à William John Bell.

(La séance est levée à une heure, samedi matin.

APPENDICE

L'état auquel il est fait allusion à la page 1857 et qui doit être publié par ordre dans les Débats, est donné ci-dessous. L'état est accompagné de la lettre suivante:

TORONTO, 7 avril 1921.

Cher M. REID,—Pour faire suite à ma lettre datée d'hier et contenant les réponses aux questions posées à la Chambre par l'honorable M. Murphy au sujet des salaires payés sur les chemins de fer nationaux, j'ai l'honneur de vous dire que:

Vous remarquerez que la réponse à la question n° 4, donnant les salaires mensuels payés à certaines catégories d'employés est basée sur les heures régulières de travail, mais, pour montrer l'effet que peuvent avoir les heures supplémentaires, je vous envoie ci-joint un mémoire en double donnant le total des salaires payés à douze agents-opérateurs à divers endroits du réseau est du Nord-Canadien pendant les années 1916 et 1920 et vous pourrez ajouter ce mémoire à la réponse n° 4.

Votre très dévoué,

A. J. MITCHELL,
Vice-président.

A l'hon. J. D REID,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

La question 4 de la série de questions posées par l'honorable Charles Murphy (Russell) le 7 du courant, se lit comme suit:

> 4. Quels sont par comparaison avec 1916, les salaires mensuels et la durée complète actuelle du travail des catégories suivantes de travailleurs: machinistes d'atelier, agents de train, agents et télégraphistes, hommes de halles, cantonniers et ouvriers des ponts et bâtiments?

Les états fournis en réponse à la série de questions, y compris le n° 4 citée plus haut, se trouvent au hansard du 7 courant. L'état supplémentaire qui doit être publié dans le numéro actuel se lit comme suit:

QUESTION 4— NOTE

Les salaires par mois indiqués pour les diverses catégories d'employés, ne comprennent pas les heures supplémentaires pour service d'urgence. Nous donnons cependant, ci-dessous, un relevé préparé pour les années 1916 et 1920, indiquant le total des salaires de 12 agents, qui démontrent que ces salaires sont grandement influencés par les conditions dues au travail extra. Nous désirons cependant faire remarquer que les stations mentionnées comptaient parmi celles où les montants les plus élevés pour heures supplémentaires avaient été payés; et que cela ne signifie point que chaque station serait affectée de la même manière, dans la mesure où il s'agit de salaires individuels, car aux endroits où il est jugé plus économique d'avoir recours à un autre télégraphiste c'est ainsi qu'on en agit, plutôt que de payer des heures supplémentaires. Toutefois, les dépenses du réseau sont pour ainsi dire les mêmes, soit qu'on les compte comme heures supplémentaires ou comme augmentation de personnel, en raison de la journée de huit heures. Les salaires indiqués ci-dessous se trouveraient en outre majorés par l'application de la décision n° 2 de la commission appelée United States Railway Labour Board, en date du 20 juillet 1920.

Position	Localité	Salaire gagné		Salaire moyen mensuel		Salaire règlementaire 1916		Salaire règlementaire 1920	
		1916	1920	1916	1920	Janvier à avril	Mai à déc.	Janvier à avril	Mai à déc.
Télégraphiste de jour	Capreol	891·82	2,656·91	74·32	221·41	62·50	70·00	140·00	170·00
Agent	Parry-Sound	1,160·00	2·348,21	96·67	195·68	90·00	100·00	165·00	192·00
Agent télégraphiste	Washago	936·56	1,767·43	78·05	147·29	63·00	67·00	113·00	125·00
Agent-opérateur-télégraphiste	Deer-Lake	916·00	2,238 76	76·33	186·56	64·00	70·00	125·00	149·00
Agent-télégraphiste	Key-Jct	1,397·51	2,094·14	116·46	174·51	64·00	68·00	125·00	149·00
Agent-télégraphiste	Torrance	1,022·11	2,502·56	85·18	208·55	63·00	68·00	113·00	139·00
Agent-télégraphiste	Udney	1,010·73	2,406·31	84·23	200·53	63·00	67·00	113·00	138·00
Agent-télégraphiste	Beaverton	1,234·79	2,964·53	102·90	247·04	70·00	77·00	130·00	160·00
Agent-télégraphiste	Pefferlaw	990·16	1,999·33	82·51	166·61	63·00	68·00	111·00	136·00
Agent-télégraphiste	Orono	842·70	2,182·84	70·23	181·90	68·00	73·00	125·00	158·00
Agent-télégraphiste	Brighton	1,035·83	2,880·46	86·32	240·04	68·00	73·00	125·00	149·00
Agent-télégraphiste	Yarker	1,053·35	2,262·73	87·78	188·56	65·00	75·00	150·00	180·00

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. EDGAR-N. RHODES, Orateur.

Lundi, 11 avril 1921.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT DE LA LISTE DES FONCTIONNAIRES MIS À LA RETRAITE

L'hon. J. A. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre le premier rapport annuel de la commission du service civil sur le travail qu'elle a accompli en conformité de la loi concernant la mise à la retraite de certains membres du personnel administratif, rapport prescrit par l'article 7, chapitre 67, 10-11e George V. Autrement dit, c'est la liste des mises à la retraite effectuées pendant l'année civile 1920 aux termes de la loi de la dernière session.

LE COMITÉ DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, je suis prêt à proposer la nomination du comité spécial des chemins de fer, dont la formation est autorisée par une résolution que la Chambre a adoptée vendredi dernier; mais comme le chef de l'opposition n'est pas ici en ce moment, je ferai ma motion plus tard. Dans le cours de l'après-midi, je proposerai à la Chambre de revenir au présent article de l'ordre du jour.

1re LECTURE

De quatre projets de loi adoptés par le Sénat:

Le 1er (bill n° 62), relatif au divorce de Frederick Harold Walton;

Le 2e (bill n° 63), concernant le divorce de Mary Elizabeth Leonard;

Le 3e (bill n° 64), concernant le divorce d'Alexandre Larue;

Le 4e (bill n° 65), concernant le divorce de Maria Martin Morel.

QUESTIONS

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

CONVENTIONS RELATIVES AUX RECLAMATIONS PECUNIAIRES

M. DEMERS demande:

1. Le tribunal arbitral nommé il y a plusieurs années à la suite d'une conventions appelée "Pecuniary claims Convention", pour décider des réclamations pécuniaires existant entre l'empire britannique et les Etats-Unis, au nombre desquelles se trouve celle des Canadiens commerçants de foin, pour droits de douanes surpayés, existe-t-il encore?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement sait-il quand le tribunal doit reprendre ses sessions, suspendues depuis 1914?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de voir à ce que ce tribunal reprenne ses travaux dans un avenir prochain?

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre) : J'apprends qu'on a répondu à cette question le 19 mars et qu'elle est au hansard, page 786 (v.f.). Cependant, il est peut-être préférable qu'elle reste au Feuilleton, vu que l'honorable député qui l'a posée, n'est pas à son siège.

(La question est réservée.)

AVANCE DE L'HEURE

M. ETHIER demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'en certaines parties du Dominion l'avance de l'heure a été décrétée à compte du 1er mai prochain au 1er octobre prochain?

2. Le Gouvernement sait-il que cette avance de l'heure, isolément établie dans certaines parties du pays, peut créer de nombreux embarras et des ennuis réels, surtout à la population rurale?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de légiférer sur ce sujet, en adoptant une loi uniforme qui réglemente l'heure pour tout le pays?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie) :

1. Le Gouvernement sait, par les journaux et autrement, que l'avance de l'heure a été décrétée, du 1er mai au 1er octobre et autres dates, en certaines parties du pays.

2. Le Gouvernement n'est pas prêt à donner des explications ni des renseignements au sujet de cette question complexe.

3. Le Gouvernement ne se propose pas de faire adopter de loi, pour décréter la réglementation uniforme de l'heure dans tout le pays.

RESERVE DES INDIENS DU SANG

M. MOLLOY demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait en 1883 un traité avec les Indiens du Sang, décrétant qu'un lopin de terre de l'Alberta-Sud serait pour toujours réservé à l'usage de ces Indiens, sous le nom de réserve du Sang.

2. Combien de bêtes à cornes appartenant aux Indiens du Sang et au département des affaires indiennes se trouvaient dans la réserve du Sang pendant l'année fiscale 1917-1918, d'après les rapports de l'agent des Indiens?

3. Combien de chevaux des Indiens y avait-il alors, d'après le même rapport, dans la réserve du Sang?

4. Y avait-il dans l'année susdite environ 10,000 têtes de bêtes à cornes appartenant à des colons blancs, en pâturage dans la réserve du Sang, du consentement des Indiens, en vertu d'une concession formelle de pâturage (ou son renouvellement) que les Indiens eux-mêmes

avaient accordée quelque quinze ans plus tôt, sur approbation du département, et dont on avait profité sans interruption depuis lors?

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre):

1. Le traité étant un document public, se passe de commentaires.
2. 3,300.
3. 3,462.
4. Non.

M. WHITE demande:

1. Combien au total y avait-il de bêtes à cornes et de chevaux sur la réserve du Sang lorsque le Gouvernement lança sa campagne de surproduction dans les réserves indiennes au printemps de 1918?
2. Quel revenu les Indiens du Sang ont-ils reçu du pâturage des bestiaux et chevaux appartenant à des blancs, sur leur réserve en 1917?
3. La réserve du Sang était-elle une des réserves indiennes que le ministre de l'Intérieur avait classées comme inoccupées et inutilisées en grande partie, lorsqu'il répondit aux objections soulevées contre l'adoption de l'amendement à la loi des Indiens, le 23 avril 1918, comme le rapporte le hansard, aux pages 1048 à 1055?

Le très hon. M. MEIGHEN:

1. Bêtes à cornes, 3,300; chevaux, 3,677.
2. $10,250.
3. Oui.

M. WHITE demande:

1. Combien de baux de pâturages dans des parties de la réserve du Sang les fonctionnaires du département des Affaires indiennes ont-ils donnés en 1918?
2. La location s'est-elle faite par soumission publique?
3. Qui a autorisé l'octroi de baux dans la réserve du Sang sans avoir demandé ou obtenu le consentement des propriétaires indiens?
4. En vertu de quelle loi les baux de pâturage de 1918 ont-ils été accordés pour cette réserve?
5. Le Gouvernement croit-il que l'urgence de guerre est une raison valable de rompre les traités?

Le très hon. M. MEIGHEN:

1. 38.
2. Non.
3. Répondu sous le n° 4.
4. Sous l'autorité du décret de l'exécutif du 16 février 1918 et de l'article 4, chapitre 26, 8-9 Georges V.
5. Répondu sous le n° 4.

*M. MOLLOY demande:

1. Une délégation d'aspirants concessionnaires est-elle venue à Ottawa au commencement de 1918 pour obtenir du Gouvernement des baux sur la réserve du Sang? Dans l'affirmatitve, quand?
2. Quels étaient les délégués, et quel était le membre ou le représentant du Gouvernement avec lequel ils discutèrent la question à Ottawa?
3. Le département des Affaires indiennes ou l'un de ses fonctionnaires supérieurs, a-t-il accordé, sans avoir obtenu le consentement des Indiens, un certain nombre de baux de pâturages dans la réserve du Sang au printemps de 1918?
4. Dans l'affirmative, quelle était la durée de ces baux?

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Oui, sous l'autorrité du décret de l'exécutif du 16 février 1918 et de l'article 4, chapitre 26, 8-9 Georges V.
4. Pour un an renouvelable jusqu'à cinq ans, et sujet à résiliation avec pré-avis de six semaines donné par écrit.

*M. WHITE demande:

1. Le Gouvernement sait-il que certains Indiens du Sang ont été privés, par les baux de surproduction de 1918, de leur moyens d'existence dans leur réserve, et ont depuis lors été obligés de vagabonder dans le voisinage à la recherche de travail qui leur permît de faire vivre leur famille?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de maintenir ces concessions dans la réserve du Sang, en 1921?
3. Combien d'Indiens du Sang sont actuellement sans abri en conséquence de ces baux de surproduction de 1918 et de leur maintien en 1919 et 1920?
4. Le Gouvernement se propose-t-il de révoquer la modification faite à la loi des Indiens en vertu de laquelle ces dépossessions se sont produites?
5. Le département des Affaires indiennes a-t-il offert quelque compensation aux Indiens dépossédés? Dans l'affirmative, quand, à qui, et combien?
6. Dans la négative, pourquoi pas?

Le très hon. M. MEIGHEN:

1. Non.
2. Oui, s'il est de l'intérêt des Indiens de le faire.
3. Répondu sous le n° 1.
4. Le Gouvernement n'a pas l'intention de proposer de modifications à la loi des Indiens à la présente session. (Voir réponse sous le n° 1.)

5 et 6. Réponses au n° 1.

*M. SHAW demande:

1. Quels revenus a-t-on reçus pour les Indiens des différentes réserves de la Saskatchewan et de l'Alberta, pour concession de pâturage depuis le printemps de 1918?
2. Quels loyers recevait-on antérieurement de ces terres pour le bénéfice des Indiens?
3. Quelle somme totale a été reçue pour la réserve du Sang, et créditée aux Indiens du Sang?

Le très hon. M. MEIGHEN:

1. $321,976.
2. $10,000.
3. $97,190.

*M. SHAW demande:

1. Qui était l'agent de la réserve du Sang de juin 1908 à juin 1911?

2. L'inspecteur financier du département a-t-il fait rapport sur l'état du bétail dans cette réserve, en juillet 1911?

3. Quel était la nature de ce rapport?

4. L'agent a-t-il refusé de signer la déclaration des propriétaires du bétail?

5. Combien de bestiaux y avait-il dans la Réserve du Sang?

6. Combien en a-t-on trouvés en 1911 dans la réserve, lorsque le bétail fut immergé pour la gale?

Le très hon. M. MEIGHEN:

1. R. U. Wilson.

2. Oui.

3. Suit le rapport de l'inspecteur:

L'élevage du bétail, qui devrait être la plus grande industrie ici, a grandement diminué depuis un certain nombre d'années. Le rapport annuel de l'agent fait voir qu'en 1909 ces Indiens avaient 7,348 têtes de bétail, et que le nombre en était tombé à 5,285 têtes en 1910, soit une diminution de 2,063 têtes, ce qui, évalué à 30 dollars par tête, représenterait 61,890 dollars; et le croît était tombé de 1,667 à 980 veaux en une année Au recensement de cette année, qui a été fait lors de l'immersion contre la gale et qu'on peut regarder comme assez exact, on a compté 2,934 têtes de bétail; et 459 veaux ont été marqués en outre. Ceci accuse pour le troupeau une perte de 2,351 têtes, ce qui, à 30 dollars en moyenne, représente 70,530 dollars, soit, pour deux saisons, une valeur de plus de 132,000 dollars, en sus de la réduction du croît de 1,667 veaux en 1909 à 459 en 1911, bien qu'il soit tout à fait probable qu'il y aura plus de naissances cette année. On remarquera qu'il ne reste plus que 912 vaches et 98 taures de deux ans. Ce sont ces animaux que l'hiver rigoureux a décimé davantage, car, aucune précaution n'a été prise contre le froid, on n'a fait aucune provision de foin, les veaux n'avaient pas été sevrés et les taures de l'année n'ont pas été séparées des taureaux. En conséquence, quand sont venus les froids, les vaches affaiblies par les veaux, et les taures, qui n'avaient pas encore deux ans, portant veau et n'ayant pas encore complété leur croissance, ont dû succomber. Je ne puis comprendre comment, après les pertes de l'année précédente, on n'avait pas pris plus de précautions. J'en demandai la raison au surveillant. Il me fit une réponse caractéristique: "'L'agent accorderait plus volontiers une bague en diamants à l'ingénieur qu'un cure-dent au surveillant des troupeaux."

4. Oui.

5. $7,348.

6. $3,393.

*M. WHITE demande:

1. Combien de baux de pâturage ont été accordés pour la partie nord de la réserve du Sang, en 1918, en exécution du plan relatif à l'accroissement de la production?

2. Quelle était la superficie totale approximative comprise dans ces baux de la partie nord?

3. Combien de ces baux fixaient une limite au nombre des bestiaux qui devaient paître, et, dans chaque cas, combien de têtes étaient autorisées pour chaque section de 640 acres?

4. Des locataires ont-ils été forcés de clôturer leurs pacages?

5. Combien d'entre ces baux susdits de la réserve du Sang étaient en 1918 libérés du clôturage et des restrictions sur le nombre des bêtes à mettre en pacage?

6. Ces baux donnaient-ils aux porteurs des privilèges virtuellement illimités de pâturage sur la partie non louée de la réserve du Sang?

Le très hon. M. MEIGHEN:

1. 21.

2. 43,299.78 acres.

3. Aucun.

4. Non.

5. Tous.

6. Non.

*M. MOLLOY demande:

1. Un fonctionnaire du département des Affaires indiennes a-t-il, loué à un blanc, en 1918, cette partie sud-ouest de la réserve du Sang couvrant environ 40,000 acres, et ordinairement utilisée par les Indiens du Sang pour le foin et les pâturages d'hiver de leurs bestiaux?

2. L'accès à ces terres a-t-il été interdit aux troupeaux des Indiens du Sang par la construction, en 1918, d'une clôture de douze ou treize milles de longueur, qui séparait cette superficie du reste de la réserve?

3. A-t-on averti le Gouvernement, qu'en 1918 une grande partie de terres à foin, sur lesquelles les Indiens du Sang comptaient pour nourrir leur bétail et pour le soutien de leurs familles, a été louée à des blancs par le département des Affaires indiennes?

4. Quelle quantité de foin a-t-on tirée de la réserve du Sang en 1918-19, au moyen des baux de surproduction?

5. Quelle quantité de foin et de paille a été tirée de la réserve du Sang pendant les années civiles 1919 et 1920, au moyen des baux de surproduction?

Le très hon. M. MEIGHEN:

1. Des concessions à bail de pâturage ont été accordées dans la partie sud-ouest de la réserve du Sang, en 1918, afin de produire un revenu pour les Indiens du Sang, de vastes étendues de terre restant pour la nourriture du bétail des Indiens.

2. Non.

3. Répondu sous les nos 1 et 2.

4 et 5. Le département des Affaires indiennes n'est pas informé que les locataires en vue d'un surcroît de production ont enlevé une quantité quelconque de foin et de paille de la réserve des Indiens du Sang au cours des exercices 1918 et 1919.

*M. SHAW demande:

1. En quelle année les Indiens du Sang ont-ils commencé l'élevage du bétail?

2. Combien de bestiaux le département des Affaires indiennes a-t-il fournis cette année-là?

3. Qui a été chargé de la réserve du Sang en 1903? et quand a-t-il quitté le service du département?

4. Combien y avait-il de bestiaux dans la réserve quand il en fut chargé?

5. Combien de bestiaux y avait-il dans la réserve, d'après ses rapports, en 1905, en 1906 et 1907 respectivement?

6. Combien de bestiaux trouva-t-on dans la réserve quand il quitta le service du département?

Le très hon. M. MEIGHEN:

1. 1894.

2. 50.

3. Un décret du conseil, en date du 21 décembre 1903, a nommé M. R. N. Wilson pour diriger ce travail à partir du 1er février 1904. On a accepté sa démission le 15 juin 1911.

4. 3,519.

5. 1905, 6,000; 1906, 7,500; 1907, 7,621.

6. 3,393.

AEROPLANES AU CAMP BORDEN

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Combien d'aéroplanes sont actuellement en service au camp Borden?

2. Combien ont-ils coûté à l'origine? au total?

3. Combien a-t-on dépensé pour les réparer, en 1920?

4. Quelles ont été les dépenses totales pour le personnel et les salaires de tous les opérateurs et employés, en 1920?

5. Combien d'avions ont péri dans ce camp depuis l'armistice?

6. Quelles ont été les dépenses totales de toute nature quant au maintien de ce camp, depuis l'armistice?

L'hon. M. GUTHRIE (ministre de la Milice et de la Défense):

1. 59.

2. Rien.

3. $29,814.66.

4. $130,925.15, y compris la solde et les allocations de tous les officiers et aviateurs.

5. 6.

6. $33,959.50.

RECLAMATIONS DE GUERRE DE CITOYENS CANADIENS

M. DUFF demande:

1. Combien de réclamations le Gouvernement a-t-il reçues des citoyens du Canada, pour dommages subis et pertes de biens en raison des déprédations que les sous-marins allemands ont exercées pendant la guerre?

2. Quelles sont les sommes de ces réclamations pour pertes de marchandises et pour pertes de navires?

3. Quel est le total des biens vendables que le Gouvernement détient actuellement et qui appartenaient antérieurement au gouvernement d'Allemagne ou à des sujets allemands?

4. Le gouvernement canadien, suivant en cela l'exemple du gouvernement américain et de la Grande-Bretagne, se propose-t-il de régler les réclamations des Canadiens et de leur payer la réparation qui leur est due? Dans l'affirmative, quand?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances):

1. 459.

2. (a) Perte de vie et dommage aux personnes, nombre de réclamations, 105; montant réclamé, $1,452,194.06.

b) Pertes en marchandises et effets personnels, 320 réclamations représentant $900,785.64;

c) Pertes en navires, 28 réclamations représentant $17,105,904.94. Total, $19,458.884.64.

3. On ne peut qu'en évaluer le montant à $23,000,000.

4. Comme du point de vue juridique, il n'y a aucun droit à des indemnités, on ne peut par conséquent pas dire que les sommes en question sont dues. Le Gouvernement n'est pas au courant de la déclaration faite par les Etats-Unis concernant leur attitude au sujet du paiement des indemnités. L'attitude du Royaume-Uni a été énoncée le 4 mai 1920 par le chancelier de l'Echiquier. La déclaration était conçue en ces termes:

"Mais le gouvernement de Sa Majesté reconnaît que dans certains cas particuliers, quoique, du point de vue juridique, la réclamation ne soit pas valable, un particulier peut avoir un recours moral en compensation des dommages subis pour lesquels le Parlement peut désirer l'indemniser. C'est pourquoi il propose s'approprier une somme de £5,000,000, à prendre sur les premiers versements à compte des réparations qui seront allouées à l'échiquier du Royaume-Uni, à part de l'enchère (c'est-à-dire après le remboursement des frais d'occupation) et sur cette somme, il pourra être accordé des indemnités aux particuliers, à titre de gracieuseté de la part du gouvernement de Sa Majesté".

LES BUREAUX DU REVENU DE L'INTERIEUR A MONTREAL

M. RINFRET demande:

1. Est-il vrai qu'on ait transféré les bureaux du revenu de l'Intérieur, à Montréal, dans l'édifice des douanes?

2. Dans l'affirmative, pourquoi?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de changer le nombre des fonctionnaires du revenu de l'Intérieur, à Montréal?

L'hon. M. WIGMORE (ministre des Douanes):

1. Les bureaux du revenu de l'Intérieur, à Montréal, ont été transférés dans l'édifice de la douane.

2. En raison de la fusion des services des douanes et du revenu de l'intérieur.

3. La question de la réduction du personnel des départements de la douane et du revenu de l'intérieur est à l'étude.

SUBVENTIONS POUR LES GRANDES ROUTES DE LA SASKATCHEWAN

M. WRIGHT demande:

1. Combien de projets de routes dans la province de la Saskatchewan le ministre des Chemins de fer a-t-il approuvé pour les octrois fédéraux accordés en vertu de la loi des grandes routes du Canada, chapitre 54 des Statuts du Canada de 1919?

2. Quelles sont les routes au sujet desquelles une convention pour l'aide fédérale est intervenue entre la province de la Saskatchewan et le ministre des Chemins de fer?

3. Des sommes ont-elles été payées à la province de la Saskatchewan sous l'empire de la loi des grandes routes du Canada?

4. Dans l'affirmative, quel en était le total au 31 mars 1921?

5. A quelle routes ces paiements s'appliquent-ils?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Trois.

2. Route de Cadillac à Battleford, section G, allant de Battleford à Battleford-Nord, sur une distance de 2 milles et demi.

Route d'Assiniboia à Prince-Albert, section B, allant de Crestwynd à Moose-Jaw, sur une distance de 25 milles; section D, allant de N. E. 36-19-27-2 à N. E. 32-20-26-2, soit 9 milles; section G, de N. E. 33-34-27-2 à Dana, soit 25 milles.

Route de Big-River à Prairie-River, section A, de Big-River à S. E. 6-43-7-2, soit 16 milles et quart; section F, de Prince-Albert à Shellbrook, soit 26 milles et demi.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Néant.

SUBVENTIONS POUR LES ROUTES DE L'ALBERTA

M. REDMAN demande:

1. Combien de projets de routes dans la province de l'Alberta le ministre des Chemins de fer a-t-il approuvés pour les octrois fédéraux accordés en vertu de la loi des grandes routes du Canada, chapitre 54 des Statuts du Canada de 1919?

2. Quelles sont les routes au sujet desquelles une convention, pour l'aide fédérale, est intervenue entre la province de l'Alberta et le ministre des Chemins de fer?

3 Des sommes ont-elles été payées à la province de l'Alberta sous l'empire de la loi des grandes routes du Canada?

4. Dans l'affirmative, quel en était le total au 31 mars 1921?

5. A quelles routes ces paiements s'appliquent-ils?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Aucune. Le ministre a approuvé le devis général pour l'amélioration des routes prévue dans la loi des grandes routes, mais n'a été saisi d'aucun projet distinct.

2. Aucune.

3. Non.

4. Aucune.

5. Aucune.

SOCIETE GRIFFENHAGEN

M. ETHIER demande:

1. MM. Griffenhagen sont-ils encore à l'emploi de l'Etat?

[M. Wright.]

2. Quelle est la nature de leur travail actuel?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de se dispenser de leurs services, et, dans l'affirmative, quand?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Répondu sous le n° 1.

Quelques employés de la société Griffenhagen sont encore au travail sous la direction du sous-comité du conseil et en collaboration avec la commission du service civil pour terminer la réorganisation aux services des Postes, des Douanes et du Revenu de l'intérieur.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par M. ETHIER:

1. Combien de fonctionnaires ont été nommés permanents, le 1er avril dernier, et quels sont leurs noms?

2. Quel est le classement de chacun de ces fonctionnaires, et dans quels ministères sont-ils employés?

3. Quelle est la date de leur première nomination à titre temporaire?

4. Sur la proposition de qui ces fonctionnaires ont-ils été nommés permanents?

5 D'autres surnuméraires ont-ils été recommandés à la permanence, et, dans l'affirmative, quand l'obtiendront-ils?

Par M. CURRIE:

1. Combien de promotions y a-t-il eues dans chaque classe de chaque département du service intérieur à Ottawa, pendant l'année terminée le 4 avril 1921?

2. Combien de promotions ont été accordées à la suite des examens du service public?

3. Combien de promotions ont été accordées sans examen du service public?

4. Combien de promotions ont été faites dans chaque département sans la formalité des examens du service public ou sans classement?

Par M. MYERS:

1. Combien de fonctionnaires emploie le chemin de fer national canadien, actuellement dans ses départements du trafic et du service?

2. Combien de fonctionnaires le Nord-Canadien employait-il dans ses départements du trafic et du service, avant son acquisition par le Gouvernement?

3. Combien de fonctionnaires le Grand-Tronc-Pacifique employait-il dans ses départements du trafic et du service, avant son acquisition par le Gouvernement?

4. Combien de fonctionnaires les chemins de fer du Gouvernement, l'Intercolonial et le Transcontinental, employaient-ils dans les départements du trafic et du service, avant le fusionnement des compagnies dans le réseau national canadien?

5. Combien au total ont coûté les accidents du réseau national, sur la ligne Saskatoon-Calgary, en 1920?

6. Le coût des accidents a-t-il été imputé aux frais du service ou au compte capital?

7. Quelles ont été au total les dépenses du réseau national canadien, pour retards, entre Saskatoon et Calgary, en 1920?

8. Pourquoi certain outillage du réseau national est imputé aux frais du service, au lieu du compte du capital?

9. Quel est le total imputé au capital, pour 1920 relativement au réseau national canadien?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDÉES SANS DÉBAT

Par M. SMITH:

Copie de tous télégrammes, correspondance, pétitions et autres documents que le gouvernement fédéral a échangés avec le gouvernement provincial d'Ontario, ou qui ont été échangés par des ministres d'une administration ou de l'autre, touchant la révocation de l'embargo placé sur le bétail canadien en Angleterre.

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

Copie de tous télégrammes, correspondance, pétitions, ou autres documents échangés entre le gouvernement de l'île du Prince-Edouard et le gouvernement fédéral relativement à la prise en possession et à l'administration du sanatorium de Dalton, par le Gouvernement fédéral, et à la remise dudit sanatorium au gouvernement de l'île du Prince-Edouard.

GARE DE SULLY

M. GAUVREAU demande:

Copie des télégrammes, correspondance, requêtes, lettres, états financiers et rapports sur le nombre des vagons, etc., que les colons de Sully, comté de Témiscouata, sur le Transcontinental national, ont échangés avec le surintendant des chemins de fer du Gouvernement, au sujet de l'érection d'une gare à Sully.

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): L'honorable député qui a proposé cette motion consentira probablement à ce que sa motion soit transmise au comité dont la formation a été ordonnée par la Chambre vendredi dernier.

M. GAUVREAU: Oui.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION POUR UN SERVICE DE BATEAU ENTRE LA MALBAIE ET TADOUSSAC.

M. CASGRAIN propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'un service moderne trihebdomadaire soit établi par les soins de l'Etat et à ses frais entre la Malbaie, dans le comté de Charlevoix, et Tadoussac, comté de Saguenay.

En débutant, monsieur l'Orateur, je crois qu'il est bon de faire bien comprendre à la Chambre que le service fluvial que je demande au Gouvernement d'établir entre la Malbaie et Tadoussac est surtout pour l'automne, le printemps et les mois d'hiver. Il est possible que la Chambre ne sache pas très bien quelle est la situation dans cette partie de la province de Québec et je demanderai aux honorables députés de bien vouloir m'écouter patiemment quelques instants, afin que j'expose cette situation bien clairement.

Au mois d'octobre, quand la compagnie Canada Steamships Line cesse son service d'été dans cette région, la population de Tadoussac et celle d'autres localités jusqu'à Belle-Isle et même plus loin en descendant le fleuve, comptent pour leurs communications avec le district de Québec sur un petit bac de passage qui navigue entre Tadoussac et la Baie Sainte-Catherine. Il y a quelques années, le département des Chemins de fer et Canaux avait en service dans la province de Québec un bateau passeur le *C. G. S. Champlain* entre Rivière-Ouelle et la Malbaie. Ce service a cessé à l'époque où le chemin de fer de Québec au Saguenay a commencé son exploitation. J'ai réussi à ce moment à obtenir du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne), avec l'aide du département du Commerce et de l'Industrie, que ce navire qui faisait le service entre la rive nord et la rive sud, serait transféré, pendant l'automne, l'hiver et les mois de printemps au service entre la Malbaie et Tadoussac avec escale aux localités intermédiaires, Cap-à-l'Aigle, Saint-Fidèle, Saint-Siméon, Baie Sainte-Catherine, et traverse à Tadoussac. J'apprends que ce navire a fait vingt-huit ou trente voyages en 1919 jusqu'au printemps dernier, quand finalement le service a cessé parce qu'on a vendu le navire à la Gulf of St-Lawrence Navigation Co., Québec. Depuis lors, je me suis efforcé en de nombreuses occasions au moyen de communications, de pétitions et de lettres adressées au ministre de la Marine et des Pêcheries et aussi au moyen de communications avec le département du Commerce et de l'Industrie, de faire établir de nouveaux moyens de communications entre cette partie de ma circonscription, la Malbaie, Cap-à-l'Aigle, Saint-Fidèle, Saint-Siméon, Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac, mais je me suis toujours heurté à un refus du Gouvernement. Le Gouvernement prétend que le service qui existe actuellement entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac est suffisant. Il y a, je le reconnais, un certain petit bateau qui est censé toujours transporter la poste de Tadoussac à Baie-Sainte-Catherine et vice versa. J'ai reçu de nombreuses lettres au sujet de ce bateau et on m'apprend qu'il est tout à fait insuffisant pour les besoins de la population. J'apprends que sa longueur n'est que d'environ 12 pieds et que très souvent, pendant les fortes tempêtes du printemps, de l'automne et de l'hiver, il lui est impossible de traverser d'une rive à l'autre de la rivière. J'ai à la main une lettre d'un

commerçant qui est bien connu dans le district de Québec, M. D. H. Pennington, un important marchand de bois qui m'écrit en ces termes à la date du 16 mai.

Monsieur CASGRAIN, M.P.,
Ottawa.

Cher monsieur,—Je suis propriétaire de la seigneurie de Mille-Vaches, dans le comté de Saguenay et j'ai eu l'occasion d'y aller en voiture la semaine dernière. En arrivant à Baie-Sainte-Catherine pour traverser à Tadoussac j'ai été surpris de ne pas trouver autre chose qu'un petit canot d'environ douze pieds de long pour traverser la rivière Saguenay; c'est tout ce qu'il y a là maintenant pour passer les voyageurs et la poste. Quand le vent souffle vous ne pouvez pas traverser et quand il fait beau ce n'est certainement pas très agréable.

Avec tout le commerce de bois qui se fait le long du Saguenay, c'est une véritable honte pour le public et pour la poste qui est très importante, de subir un semblable traitement. On me dit que peu de jours avant que je traverse, la moitié de la poste a été emportée à la dérive et a dû être repêchée dans l'eau. Sans doute c'est trop tard pour faire beaucoup cet hiver, mais il y a d'autres hivers à venir.

Ce M. Pennington est le propriétaire d'une grande pulperie, la Saguenay Lumber Company, à Mille-Vaches. Il y a aussi d'autres grandes pulperies dans cette région et plus près de la Malbaie, à Saint-Siméon, il existe des pulperies dirigées par les MacLaren et par les Provincial Industries, Limited. Il y a aussi un autre moulin dans lequel mon honorable ami de Drummond-et-Arthabaska (M. Brouillard) est fortement intéressé. Très souvent, en hiver, quand la population de l'endroit a demandé des fournitures, elles doivent être envoyées jusqu'à la Malbaie et de là il faut les expédier en traîneau à trente-cinq ou quarante milles, à Baie-Sainte-Catherine et de cette localité les fournitures doivent courir leur chance en traversant la rivière dans ce petit canot dont j'ai parlé. Lorsqu'en compagnie de M. Philippe Dufour, député provincial du comté, j'ai discuté cette question avec le département du Commerce et de l'Industrie, on m'a informé qu'elle ne relevait pas de la juridiction des autorités fédérales et que le département du Commerce et de l'Industrie ne pouvait rien faire parce qu'il s'agissait d'une rivière située entièrement dans les limites d'une province et que le bac de passage devait être fourni par le gouvernement provincial. J'ai contesté cette manière de voir du département à l'époque et j'ai été très surpris de découvrir aujourd'hui que non seulement le département du Commerce et de l'Industrie était de cette opinion, mais aussi le département des Finances. Il y a quelque temps, j'ai inscrit une question au Feuilleton, demandant ce que l'on ferait au sujet des pétitions envoyées par la population pour obtenir un meilleur service dans cette région et j'ai reçu la réponse suivante le 8 mars:

M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu, par l'entremise des départements de la Marine et des Pêcheries, ou des Postes, des requêtes ou demandes pour un service de bateau entre la Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac, dans le comté de Saguenay sous la dépendance et aux frais de l'Etat?
2. Le Gouvernement a-t-il étudié la question d'accorder semblable service?
3. Le Gouvernement se propose-t-il d'accorder la requête contenue dans les pétitions susdites?

L'hon. sir Henry Drayton (ministre des Finances):

1. Oui.
2. Oui.
3. Après un examen de la question par le département de la Marine et des Pêcheries, il a été décidé que, étant donné qu'il s'agit d'un service de traversier, c'est au gouvernement provincial qu'il appartient de s'en charger.

Or, je diffère d'avis avec le Gouvernement sur cette question. Il est évident qu'aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du nord les rivières navigables tombent sous la juridiction des autorités fédérales. En effet, un différend est survenu il y a quelques années dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici, à la Baie-Saint-Paul, où une certaine compagnie forestière avait construit des barrages sur le parcours de la rivière. Par un décret rendu en conseil, le gouvernement a forcé la compagnie à démolir ces barrages. Il est établi que le Gouvernement ou les experts qu'il a envoyés sur les lieux ont acquis la conviction que la rivière est navigable, et par conséquent qu'elle relève des autorités fédérales.

De plus, on m'informe que dernièrement, le gouvernement provincial a dû obtenir le consentement des autorités fédérales avant de commencer la construction d'un pont sur la rivière Saint-Charles. La rivière Saguenay, qui a deux milles et demi de large à l'endroit en question, tombe assurément sous la juridiction du gouvernement fédéral.

Je ne veux pas abuser des instants de la Chambre; cependant, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le contrat existant entre le département des Postes et l'entrepreneur du courrier, qui doit traverser la rivière à cet endroit. Le document est en français et il est ainsi conçu:

L'entrepreneur devra effectuer le passage de la rivière Saguenay aussitôt que possible après son arrivée à la Baie-Sainte-Catherine, ou après son départ de Tadoussac, quand bien même il serait obligé de se servir d'un yacht à cet effet.

Or, on m'informe que cette condition du marché n'a jamais été observée. Sinon,

l'entrepreneur aurait été forcé de se procurer un yatch ou un vaisseau d'un tonnage suffisant pour traverser les voyageurs aussi bien que le courrier à l'endroit en question.

Puisque le Gouvernement ne tient évidemment pas à ce que l'entrepreneur exécute le marché à la lettre, j'ai déposé cette résolution, afin d'obtenir du département de la Marine et des Pêcheries, une allocation, une subvention ou une aide quelconque pour la création d'un service entre la Malbaie et Tadoussac; le navire affecté à ce service ferait escale aux endroits que j'ai énumérés.

Lors de la dernière session, cette question fut mise sur le tapis à l'étape de l'étude des crédits de la marine marchande du Canada. J'ai fait observer que le Gouvernement se lançait dans une aventure dont les avantages étaient assez problématiques et les résultats fort douteux. J'ai affirmé dans le temps que le Gouvernement devrait être en mesure de consacrer une somme de quelques centaines de milliers de piastres afin d'assurer un service par eau à la population de cette région. J'ai blâmé le Gouvernement d'avoir négligé de faire son devoir à cet égard et je réitère encore le même grief cette année.

J'insiste donc auprès du Gouvernement pour qu'il accorde une subvention à une ligne de bateaux comme cela se faisait il y a quelques années passées, ou qu'il procure lui-même un service efficace par eau à la population de cette partie du pays. La marine marchande de l'Etat rendrait un bien meilleur service au pays de cette façon-là, au lieu de faire flotter le pavillon canadien sur les sept mers du globe. Un navire de 100 tonneaux serait en mesure de donner un excellent service, en faisant escale aux différents ports; j'ai la ferme conviction du reste, qu'en accomplissant un service de cette nature au lieu de parcourir les sept mers, la marine marchande ne creuserait pas un déficit aussi élevé que celui de l'année dernière.

M. SAVARD (texte) : Le projet que contient la résolution de l'honorable député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain) intéresse peut-être mon comté plus encore que celui de l'honorable député. J'approuve entièrement cette résolution. L'honorable député a si bien exposé les faits que j'ai peu de chose à ajouter à ce qu'il vient de dire; je me permettrai cependant de faire quelques remarques à ce sujet. La population de tout le comté de Saguenay et de la côte Nord, qui comprend un grand nombre de paroisses et des industries très importantes, s'est vue depuis deux ou trois ans, par la mesquinerie du Gouvernement, absolument isolée du reste du pays pendant l'hiver.

Il y a plusieurs années, la maison Price, l'une des plus grandes firmes de la province de Québec, avait à Sainte-Catherine une scierie importante. Comme il lui était nécessaire de pouvoir communiquer avec la côte Nord, elle se chargeait elle-même de maintenir un bateau traversier entre Sainte-Catherine et Tadoussac et, par le fait même, elle se trouvait à faire bénéficier cette population de la côte Nord, de Tadoussac au Labrador, de ce moyen de communication. Cette compagnie maintint ce service pendant un grand nombre d'années, mais ayant finalement abandonné l'exploitation de son industrie à Sainte-Catherine, elle n'avait plus intérêt à le continuer. C'est alors que la population du comté de Saguenay demanda au gouvernement, alors dirigé par sir Wilfrid Laurier, l'aide nécessaire pour permettre de maintenir cette traverse entre Sainte-Catherine et Tadoussac. Ce gouvernement ayant compris l'importance de la requête et la nécessité qu'il y avait de laisser la population de la côte Nord en communication avec le reste du pays, s'est empressé d'accorder une subvention d'environ 3,000 piastres. A l'aide de ce subside, les intéressés se sont organisés, ils ont loué un magnifique bateau et ont pu conserver cette traverse tous les jours de l'hiver entre Sainte-Catherine et Tadoussac.

Je ne m'attendais pas à parler sur cette question, de sorte que je n'ai pas les dates exactes sous la mains; mais il y a quelques années, alors que je n'avais pas encore l'honneur de siéger en cette Chambre, le très honorable ministre du Commerce, comme l'a dit tout à l'heure mon honorable ami le député de Charlevoix, sous le prétexte que c'était un "ferry boat" et que ce service devait être subventionné par le gouvernement de la province de Québec, a retranché ce subside et, conséquemment, cette partie du pays s'est trouvée isolée. Je dois déclarer que j'ignore si le député d'alors a fait quelque chose pour empêcher cette injustice criante, peut-être l'une des plus grandes commises par le Gouvernement. Je ne fais pas cette affirmation tout simplement parce que c'est une partie de la population de mon comté qui souffre de cet état de choses, mais je ne puis croire que le très honorable ministre du Commerce n'a pas pu comprendre l'importance qu'il y avait de tenir cette population de la côte Nord

en relations avec le reste du pays et l'injustice que son département a commise envers ces citoyens. Je refuse de croire que, pour ménager quelques centaines ou quelques milliers de piastres on prirve de ce service une population intelligente, qui a donné des soldats au pays et dont plusieurs des jeunes gens dorment leur dernier sommeil dans les Flandres. Même en admettant que le Gouvernement n'aurait pas été absolument obligé de maintenir ce service de vapeurs, on aurait dû tenir compte des très grands inconvénients occasionnés par sa suppression, surtout à une époque où l'on jette des millions par toutes les portes et par toutes les fenêtres, alors que l'on parle de vingtaines et de centaines de millions pour des navires que nous prétendons être absolument inutiles. Le fait de priver cette population d'un service absolument nécessaire, à cause d'une dépense de quelques milliers de piastres, est une grande faute, et je ne crois pas que le très honorable ministre du Commerce se soit rendu compte de l'injustice que son département commettait, car alors il n'aurait certainement pas retranché ce subside.

Je ne sais si celui qui représentait ce comté avant moi a fait des efforts pour empêcher que cette injustice soit commise, mais j'ai raison d'en douter, car il me semble que le député d'alors avait assez d'influence auprès du Gouvernement pour empêcher qu'elle ne soit commise. Je dois dire de plus qu'il a été déposé sur le bureau, le 19 septembre ou le 19 octobre 1918, une lettre venant de M. Girard, l'ancien député de Chicoutimi, à l'adresse de l'honorable ministre des Postes, dans laquelle il lui disait que le petit service entre Sainte-Catherine et Tadoussac, pour lequel moi-même et le curé de Tadoussac demandions l'aide nécessaire pour permettre à une chaloupe à gazoline de pouvoir transporter la malle tous les jours, était inutile. Je puis donc conclure, puisqu'il a eu le courage, pour ne pas dire la lâcheté, d'affirmer que petit service-là était inutile, qu'il n'a pas dû faire d'efforts, qu'il n'a pas dû remplir son devoir envers ses électeurs lorsque le très honorable ministre du Commerce a retranché ce subside en 1916.

J'ai eu l'occasion de causer avec le très honorable ministre du Commerce à ce sujet et il m'a déclaré, comme je viens de le dire, que c'était un "ferry service" qui devait être à la charge de la province de Québec. Il a aussi ajouté: "La province de Québec est si florissante, ses coffres sont si remplis d'argent, qu'il serait facile pour elle de donner quelques milliers de piastres à cette population pour lui permettre de communiquer avec le reste du pays." Je n'ai pas contesté l'assertion qu'il faisait concernant les finances de la province de Québec, parce que, si jamais il a dit une vérité, c'est bien cette fois-là. J'ai eu alors l'occasion de rencontrer sir Lomer Gouin, premier ministre de la province de Québec, à qui j'ai fait part de l'opinion du très honorable ministre du Commerce qui m'avait dit: "Parlez-en à sir Lomer Gouin et vous me rapporterez ce qu'il vous aura dit." C'est ce que j'ai fait. Après avoir causé assez longuement avec sir Lomer Gouin, il m'a déclaré que le très honorable ministre du Commerce était certainement dans l'erreur et qu'il se chargerait de le lui démontrer à la prochaine occasion qu'il aurait de venir à Ottawa.

Sir Lomer Gouin devait se rendre à Ottawa quelques jours plus tard. C'est ce qu'il a fait, mais il n'a pas eu l'avantage de rencontrer le très honorable ministre du Commerce qui avait quitté la capitale et qui était parti pour l'Europe. L'honorable député de Halifax (M. Maclean), qui était alors ministre suppléant, n'a pas voulu intervenir, malgré qu'il était bien convaincu de la justice de la cause, et il n'a pas voulu changer la décision que le très honorable ministre du Commerce avait prise. La question en est restée là. Cette population a été privée absolument de toutes communications pendant les longs mois de l'hiver. Je dis: privée de toutes communications, il faut bien s'entendre: Ils avaient un service postal tous les huit jours, mais ils en étaient privés des fois pendant quinze jours.

Une population comme celle qui habite ce territoire immense compris entre Tadoussac et le Labrador, composé de quinze à vingt paroisses, ayant une population de douze à quinze mille habitants, dans lequel sont établies des industries considérables, se trouve privée de tout service postal pendant des semaines entières. Il suffit, il me semble, d'exposer cet état de choses à des gens intelligents pour que tous soient unanimes à dire que c'est une indignité, une infamie à commettre envers cette population. Je dois dire que j'ai fait tout ce que j'ai pu auprès du Gouvernement pour obtenir un adoucissement au sort de ces citoyens et nous avons réussi à obtenir quelque chose, non pas par le très honorable ministre du Commerce, mais par l'entremise de l'honorable ministre des Postes. Actuellement l'honorable député de Charlevoix propose une résolution que j'approuve entièrement et je serais très heureux si elle

était acceptée et bien accueillie par le Gouvernement.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Etant un de ceux qui passent l'été dans la région dont il s'agit, je tiens à appuyer la motion de l'honorable député de Charevoix (M. Casgrain). La population établie à l'embouchure du Saguenay, dans le comté de Charlevoix, est fort nombreuse, et comme l'a dit l'honorable député de Chicoutimi-Saguenay (M. Savard), il y a aussi une nombreuse population sur l'autre rive du fleuve, depuis Tadoussac jusqu'à Belle-Isle. Cette région compte au moins vingt à vingt-cinq stations de pêche à part celles de la baie d'Hudson, et le commerce s'y est développé depuis quelques années par suite de l'établissement de l'industrie de la pulpe. Je pourrais citer, à preuve de l'activité de cette industrie, la pulperie Clarke, des Sept-Iles, et quelques autres. Cette région est certainement destinée à prospérer, et l'embouchure du Saguenay n'est pas peu digne d'attirer l'attention, car il a l'ampleur d'un bras de mer. Je signalerai, en outre, au très honorable ministre (sir George Foster) que ce fleuve est navigable en toute saison. Durant des années, le ministère des Postes, auquel je fus préposé, et le ministère du Commerce, je crois, ont subventionné le service de steamers entre Fraserville et la baie Sainte-Catherine. A la surprise des navigateurs de la région de Québec, un remorqueur a pu faire le service entre ces deux points, même en hiver, plusieurs années durant et à l'entière satisfaction du public. Je ne saurais dire si ce service existe encore, mais, en tous cas, je soutiens que le Gouvernement devrait faire maintenir un service de bateau passeur entre l'extrémité du comté de Charlevoix et le commencement des établissements de la rive Nord et le subventionner. Au fond, il peut avoir raison, mais je lui rappellerai que le Gouvernement a coutume de se montrer généreux envers la population de ces régions éloignées où les habitations sont rares et les stations situées à de grandes distances les unes des autres. Le gouvernement fédéral n'est pas obligé de subventionner les chemins ni les grandes routes, bien que le Parlement ait adopté, il y a quelques années, une loi accordant aux diverses provinces des subventions dont le montant devait être dépensé conformément à certaines règles fixes. Cependant, depuis la condéfération, le ministère de la Marine a maintenu, dans la partie nord de la péninsule et dans les limites du comté de Gaspé que j'ai l'honneur de représenter, un chemin qu'on appelle le Chemin maritime. Il s'étend de Sainte-Anne-des-Monts à la pointe de la Renommée et représente une distance considérable.

Jusqu'en ces derniers temps, le gouvernement fédéral a entretenu cette voie publique parce qu'il fallait qu'elle fut en bon état pour permettre de réparer les phares. J'ignore si le ministère de la Marine a cessé de la subventionner. En tout cas, je sais que le gouvernement fédéral l'a entretenue depuis la confédération parce qu'il se trouve des hameaux de pêcheurs auprès de tous ces phares. Je prétends, monsieur l'Orateur, que le présent cas est analogue a celui que le député de Charlevoix a exposé cet après-midi. Le comté de Charlevoix est un vaste comté et celui de Chicoutimi est encore plus vaste. De fait, il s'étend depuis Tadoussac, le plus ancien établissement du Canada, jusqu'à Belle-Ile et plus loin en remontant le Labrador. Il est dépourvu de chemins de fer et, ainsi que je le disais tantôt, l'industrie forestière—pour ne pas mentionner l'industrie des fourrures ou celle de la pêche—prend actuellement un tel essor que le Gouvernement aurait raison de maintenir ce service dans ce bras de mer, la baie Sainte-Catherine à l'embouchure de la rivière Saguenay. Il est injuste de priver ces établissements lointains de leur courrier pendant tant de jours chaque mois. Lorsque nous accordons une si forte subvention pour l'entretien du courrier dans le district du Yukon, qui est comparativement nouveau, nous ne devrions pas, il me semble, nous faire tirer l'oreille pour donner cette faible somme qui maintiendra ce service toute l'année durant dans la plus ancienne région du Canada.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce) : Je dois remercier le député de Charlevoix d'avoir eu l'obligeance de retarder la discussion de cette affaire depuis lundi dernier jusqu'à ce jour, à ma demande. J'ai suivi son discours habilement appuyé par son voisin (M. Savard) et, ainsi que cela arrive d'ordinaire chaque fois que la province de Québec est intéressée, par le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) ; cependant, je crains que les promesses sur lesquelles ils fondent leurs plaidoyers ne soient guère raisonnables et soutenables, si on les compare aux services que nous entretenons dans d'autres parties du Dominion. Aucune dose de bon vouloir ou de sympathie ne saurait transformer l'embranchement de la rivière Saguenay en un bras de mer, si l'on tient compte de l'endroit où cette rivière se jette dans le Saint-Laurent et du long parcours de celui-ci avant d'atteindre le Saint-Lau-

rent. Aussi, le bon vouloir du député de Maisonneuve a-t-il donné une entorse à la logique et dénaturé le sens des termes géographiques, lorsque l'honorable député tente d'assimiler la rivière Saguenay à un bras de mer, à tout le moins.

L'hon. M. LEMIEUX: Nos gens d'en bas de Québec, en aval de Fraserville, disent toujours: "C'est la mer", lorsqu'ils parlent du fleuve Saint-Laurent.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Cependant, il est vrai que le service entre le comté de Charlevoix et le comté situé sur l'autre rive—c'est-à-dire entre Sainte-Catherine et Tadoussac—est réellement un service transfluvial, et que ces eaux sont des eaux intérieures dans les limites de la province de Québec. Dans tout le Dominion, il n'y a pas, que je sache, d'exemple que la caisse publique soit mise à contribution pour entretenir un service entre les deux bords d'une rivière qui ne dépasse pas les limites d'une province.

Mon collègue (M. Calder), qui suivait le débat, m'a fait observer que la Saskatchewan débourse elle-même plus de 150,000 dollars annuellement pour maintenir des bacs entre les deux rives d'une rivière entièrement comprise dans son territoire; et dans toutes les provinces, ces services sont entretenus par la province intéressée. Au point de vue administratif, il est difficile de différencier la rirvière Saguenay de toute autre rivière d'une province où il faut, pour accommoder le public, établir un service de traverse entre les deux rives, ou entre les villes et les villages échelonnés sur les deux bords d'une rivière. C'est le sentiment qui a prévalu auprès du ministère du Commerce et auprès du Gouvernement, et l'on ne trouve pas de raison valable de dépenser les fonds publics pour un service de traverse dans cette rivière et de refuser d'en faire autant dans d'autres rivières d'autres provinces du Canada. C'est un service qui relève primordialement de la province elle-même, et je suis bien aise—et mes honorables amis de la gauche doivent l'être aussi—de savoir que la province de Québec est présentement dans une si bonne situation financière qu'elle peut se charger de tous ses services de traverse sans être incommodée le moins du monde. Je suis bien aise de savoir que j'ai en ceci l'approbation de mon honorable ami de Brome (M. McMaster).

M. McMASTER: Approbation silencieuse.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Silencieuse parfois, mais à ces moments-là la contenance de l'honorable député est assez significative.

Quant au service postal, il appartient entièrement à une autre catégorie. Il doit s'effectuer par les soins du gouvernement fédéral, peu importe que ce soit à travers des rivières ou des grandes routes provinciales. J'ai noté ce que l'honorable député de Charlevoix-et-Montmorency (M. Casgrain) a dit du marché intervenu dans ce cas entre le ministère des Postes et l'entrepreneur de courrier. Je porterai ses observations à la connaissance du ministre des Postes qui, j'en suis sûr, ne manquera pas de s'occuper lui-même de l'affaire si les conditions du marché ne sont pas observées.

Le jour où le gouvernement fédéral crut devoir se dispenser du service du bateau passeur, le ministre des Postes se vit obligé de veiller au transport du courrier en cet endroit; il lui fallut faire un nouveau marché avec qui il put trouver pour faire effectuer le service, et c'est dans cette mesure que ce service de bateau passeur a obtenu de l'aide. A l'époque où le gouvernement fédéral subventionnait le service, le transport du courrier s'effectuait en conformité de la subvention octroyée et le ministère des Postes n'avait rien à payer de ce chef; mais lorsque le Gouvernement eut décidé de ne plus accorder la subvention, le département des Postes dut prendre d'autres dispositions.

Au dire de mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain), toutes les eaux navigables relevant du gouvernement fédéral, il s'ensuit que ce dernier doit subventionner les services sur ces cours d'eau. Je ne crois pas qu'il puisse trouver rien de tel dans la Constitution, et s'il veut bien réfléchir à son raisonnement, il ne manquera pas d'en tirer une autre conclusion, car je sais qu'une fois qu'il a bien posé des prémisses il est homme à échafauder une argumentation assez solide et assez logique. De ce que le gouvernement fédéral a la haute main sur les voies navigables en ce qui concerne les obstacles à la navigation et autres matières semblables, on ne peut logiquement conclure qu'il est tenu de prendre à sa charge tous les services provinciaux qu'il peut y avoir lieu de maintenir sur ces cours d'eau.

Pour ce qui est de la rive Nord en général, le ministère a constamment pris soin de s'employer de son mieux à accommoder les établissements qui s'y rencontrent çà et là jusqu'au détroit de Belle-Isle, et cette année il établit à grands frais un service qui sera plus parfait—il l'espère du

moins—que tous ceux dont cette partie-là du pays a été jusqu'ici dotée. Ce service répondra à tous les besoins de la population entre Québec et les établissements les pus reculées de la côte. Nous considérons que le gouvernement fédéral est tenu d'agir de la sorte, non que le volume du commerce autorise la dépense, car il a été peu volumineux jusqu'à présent, tandis que le chiffre de la dépense grossit sans cesse; mais parce que ces établissements-là sont fort éloignés les uns des autres et qu'il convient que le gouvernement fédéral fasse montre de générosité en ce qui regarde les moyens de communication le long d'une côte pareille. Ceux des commettants de mon honorable ami qui habitent là-bas n'auront, je crois aucune raison de se plaindre lorsqu'aura eu lieu l'inauguration du service que nous entendons établir cette année. Ce service, j'espère qu'il marquera une très réelle amélioration, car il est confié à des hommes sérieux, sans compter que les navires seront excellents.

Je crains donc de ne pouvoir guère faire espérer à l'honorable député que l'on établira un second service à l'intention d'une certaine partie de la même côte, ou un service de passage d'eau pour cette partie du Saguenay sur les deux rives duquel se trouvent les deux villes en question. Eu égard aux conditions qui prévalent en cet endroit, c'est au gouvernement provincial qu'il incombe de veiller à ce que le service de passage d'eau soit suffisant.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Avant que l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) reprenne la parole, je dois prévenir la Chambre qu'il est sur le point de clore le débat et que si d'autres députés désirent parler, ils doivent le faire maintenant.

M. CASGRAIN: Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec un vif intérêt les observations du très honorable ministre du Commerce (sir George Foster), mais elles ne m'ont pas convaincu. L'un des cas, mon honorable collègue de Gaspé (M. Lemieux) l'a dit, m'est tout particulièrement connu. Les populations de ces deux comtés que borde le Saguenay ne sont pas dans la situation de gens qui habitent sur les deux rives d'un cours d'eau, car ce n'est pas d'un service fluvial, mais bien d'un service maritime qu'il s'agit ici. Pour aller de la Malbaie à Tadoussac ou pour en revenir, les bateaux sont obligés de prendre la mer. Les circonstances revêtent ici un caractère tout à fait particulier qui appelle une action toute particulière. Contrairement à ce que prétend le ministre, il ne s'agit pas simplement d'un service d'une rive à l'autre d'une rivière.

Quant à la question de savoir si le service que je demande serait un mauvais précédent, je ferai observer à mon très honorable ami que, sur ce même fleuve Saint-Laurent, le Gouvernement a, durant quinze ans, subventionné le navire *Champlain* pour faire la correspondance entre la station de l'Intercolonial, à la Rivière-Ouelle, et la Malbaie. Nous ne demandons que de continuer ce service jusqu'à Tadoussac afin de relier les autres parties du comté jusqu'à Belle-Isle afin d'alimenter le chemin de fer de Québec-Saguenay actuellement exploité par l'Etat. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), ces habitants sont placés dans une situation toute particulière. Les établissements situés sur la rive Nord ont vu le jour dans les premiers temps de la confédération, et les colons ont dû supporter le poids des impôts pour l'amélioration des chemins de fer et autres moyens de communication pour les autrès parties du pays. Maintenant, ils demandent à la Chambre de voter quelques milliers de piastres pour leur aider à unir entre eux leurs groupes disséminés. Mais on leur répond qu'en faisant droit à leur requête ce serait créer un mauvais précédent. En réalité, ces précédents existent depuis que l'on a contribué à l'amélioration d'autres provinces. Je pense que la région que je représente devrait être mieux traitée que ne se propose de le faire l'honorable ministre.

(La motion est rejetée.)

DISCUSSION D'UNE RÉSOLUTION RELATIVE À LA DURÉE DES SÉANCES DE LA CHAMBRE

L'hon. M. FIELDING propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le règlement devrait être modifié de façon: (a) à fixer à trois heures au lieu de deux heures l'ouverture des séances le mercredi; (b) que la Chambre se sépare à onze heures du soir, lorsque les circonstances exceptionnelles n'exigent pas, de l'avis général, une séance plus longue.

—Monsieur l'Orateur, inutile de dire que l'objet que j'ai eu en vue en insérant cette résolution au Feuilleton n'est pas de provoquer un vote de la Chambre mais de faire naître l'occasion que je crois désirable, pour tous les membres, d'exprimer leurs vues sur un ou deux points que je juge importants pour le confort des députés et l'efficacité de leurs travaux.

La résolution se rapporte aux règles relatives aux séances du mercredi et à l'heure

de clore nos travaux le soir. Quant au congé du mercredi, je crois que c'est à ma propre demande qu'il a été adopté pour la première fois. Mais ce n'est pas moi qui ai établi l'obligation qui a été imposée de commencer la séance à deux heures. Je suis d'avis qu'il est bon d'avoir un soir libre permettant aux députés de remplir leurs devoirs sociaux. C'est pour le bien de la Chambre. Naturellement, on voit des membres qui s'acquittent à la légère de leurs fonctions parlementaires, et qui n'attachent peut-être pas grande importance à ces congés du mercredi soir, parce qu'ils le prennent quand bon leur semble, sans se soucier du règlement. Mais il en est d'autres qui prennent leur tâche au sérieux et consacre toute leur attention à la chose publique. Plusieurs parmi eux, tout en ne prenant pas une part très active aux débats, sentent cependant qu'il est de leur devoir d'être présent aux séances et de suivre attentivement la discussion afin de bien se renseigner sur les affaires du pays. Pour ceux-là c'est une corvée que d'être ici tous les soirs, sans répit aucun. L'homme sent naturellement le besoin de procurer ou de recevoir des distractions et il a besoin de s'acquitter de ses engagements sociaux sous quelque forme que ce soit. Il n'est donc pas déraisonnable que nous ayons un soir de congé par semaine, et si ce congé est décrété par le règlement, je ne pense pas que l'efficacité des travaux de la Chambre s'en ressente. Au contraire, les membres se conformeraient à cette règle en se disant que, puisqu'ils ont un congé le mercredi soir, ils doivent assister aux autres séances. Je pense donc que le congé du mercredi soir est très à souhaiter. Je regrette que le ministère, vu l'urgence des affaires, à son avis, l'ait déjà enlevé à cette session, et je fais des vœux pour que, même aujourd'hui, il modifie son attitude. Quoi qu'il en soit, c'est le principe général que nous discutons maintenant.

Quant à la réunion à deux heures, le mercredi, je ne l'ai jamais approuvée; je pense que c'est une erreur. Etant donnés les divers engagements qu'ont les membres l'avant-midi,—soit qu'il s'agisse de séance de comités ou d'affaires privées—il ne leur est pas facile d'être de retour à la Chambre pour deux heures. Je suis sûr que les honorables députés qui ont essayé de suivre cette règle l'ont trouvée d'une application difficile.

Je me souviens du jour où, il n'y a pas bien longtemps, un ministre entrait dans la salle à trois heures le mercredi et s'étonnait d'apprendre que la Chambre siégeait depuis une heure. Je sais que la chose est arrivée plus d'une fois dans le cas de simples députés. Il est bon, à mon avis, de fixer une heure, toujours la même pour nos réunions de chaque jour, de manière que les députés n'aient pas à se demander constamment à quelle heure la séance aura lieu. Quoi que j'approuve l'idée de nous séparer à six heures le mercredi, je conseillerais de commencer la séance à trois heures, et non pas à deux.

Pour ce qui est de l'heure où la séance sera levée le soir, chacun a pu constater que, passé onze heures, il se fait bien peu d'ouvrage de quelque importance. Il va de soit que, dans des circonstances exceptionelles, la Chambre pourrait siéger passé cette heure, et j'ai prévu le cas dans ma résolution. Règle générale cependant, je pense que onze heures c'est assez tard quand la Chambre a siégé depuis trois heures de l'après-midi, et que l'on tient compte des séances auxquelles les députés assistent le matin comme membres de divers comités. Lorsque nous aurons adopté pour règle de lever la séance automatiquement à onze heures, sauf dans les cas urgents, à l'égard desquels il y aurait entente générale, les députés se feraient à cette règle, et ils arrangeraient les affaires en conséquence. Je ne pense pas qu'il doive en résulter une perte de temps. Dans l'état actuel des choses, il arrive trop souvent que la Chambre siège jusqu'à une heure très avancée. Une fois ou deux récemment, la séance n'a été levée que le matin. Nous avons une fois au cours de la présente session siéger jusqu'à près de cinq heures. M'est avis que cela est absurde. Dans ma longue carrière parlementaire, j'ai eu plus d'une longue séance de nuit. Quelques-unes peut-être me sont attribuables; jamais cependant je ne me suis souvenu de ces séances sans que j'aie eu l'idée de la sottise que nous faisions en ne terminant pas notre besogne à onze heures pour retourner chez nous. Passé onze heures de nuit, il ne se fait que peu ou point d'ouvrage. Ceux qui suivent avec attention les affaires de la Chambre sont à pareille heure fatigués, ennuyés, et ils sont peu en état de recommencer le lendemain.

Je ne veux pas m'appesantir sur la question, les motifs que j'invoque me paraissent solides et ils se recommanderont, je crois, aux membres tant de la droite que de la gauche. L'objet que j'ai eu surtout en vue en proposant cette résolution, a été de permettre que chacun de nous exprimât librement son opinion sur ce point, et je serais bien aise que ceux qui se sentent

intéressés disent à la Chambre franchement ce qu'ils en pensent.

M. STEVENS: Monsieur l'Orateur, je suis bien aise que l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) ait soulevé cette question, non parce que je suis d'accord avec lui, mais parce qu'il me fournit l'occasion de dire ce que ressent celui qui arrive de fort loin et se voit obligé de demeurer à Ottawa pendant presque toute une longue session. Le désir d'abréger les séances s'explique facilement de la part de ceux qui habitent à quelques heures de la capitale; mais il est souverainement injuste pour ceux d'entre nous qui viennent de loin, qui ont à rester ici durant toute la session et ne peuvent vaquer à leurs propres affaires, d'avoir deux jours chaque semaine pendant lesquels il ne se fait que bien peu de besogne, je veux dire le lundi et le vendredi, conséquence d'un vieil arrangement tacite entre les deux partis. Ces jours-là, il semble bien entendu que nulle affaire susceptible de donner lieu à débat ne sera traitée. Chaque fois que la Chambre siège le vendredi, un exode général a lieu des députés qui habitent la province de Québec ou l'est d'Ontario. Ils partent d'Ottawa par le train de trois heures et demie ou de quatre heures, pour ne revenir que le lundi ou le mardi. Le vendredi soir, quand arrive neuf heures, tous les députés de la province d'Ontario, ou un très grand nombre de ceux qui ont leur domicile à l'ouest d'Ottawa, ceux qui habitent dans le voisinage de Toronto, par exemple, sont partis et, règle générale, ils ne reviennent que le mardi matin. M'est avis que cette façon d'agir constitue une injustice envers ceux d'entre nous qui n'ont pas la bonne fortune de pouvoir causer avec leurs associés ou avec les membres de la famille.

Je n'ai pas à m'excuser de parler ainsi puisqu'il ne m'est arrivé qu'une seule fois au cours des treize sessions que j'ai faites ici de manquer plus de sept jours dans la même session; dans plusieurs, ç'a été trois ou quatre jours. Je parle donc avec une certaine conviction, et peut-être non sans quelque émotion. Je ne désire faire aucune allusion personnelle, mais je sais ce qui en est de moi. Mes affaires ont subi un préjudice considérable, et l'on pourrait remédier quelque peu à cette situation si les députés assistaient aux séances du lundi et du vendredi et manifestaient ces jours-là le même intérêt dont ils témoignent les autres jours de la semaine.

De plus, si nous devions, dans les occasions ordinaires, limiter les discours—à l'exception peut-être de ceux du motionnaire et du secondeur d'une motion—à environ vingt minutes ou à une demi-heure, j'estime que ce serait un pas accompli dans la bonne direction. Mais je ferai observer au motionnaire que presque toutes les séances qui se prolongent tard, dans la nuit, sont le résultat de l'entrée en lice d'honorables députés qui s'intéressent fort peu au fond du débat et qui arrivent ici, au dernier moment, alors qu'on est sur le point d'enregistrer un vote important. Voilà ce que j'ai vu nombre de fois et ce que mon honorable ami a pu constater plus souvent que je ne l'ai fait moi-même. Un sujet important—disons le budget, le discours du trône ou toute autre question importante—est en délibération et il est généralement entendu, à la suite d'une discussion qui a peut-être duré deux ou trois semaines, qu'un vote sera pris, disons, mardi. Eh bien, dans des circonstances ordinaires, on s'attend que le vote sera pris dans la soirée, mais l'un après l'autre, des honorables messieurs rarement vus ou entendus, il se peut, se lèvent et le débat se continue jusqu'à deux, trois ou quatre heures du matin. C'est invariablement ce qui arrive, de sorte que l'état de choses qui prévaut n'a pas pour auteurs les députés qui suivent régulièrement les séances de la Chambre; à mon sens, le mal vient de ceux d'entre nous qui viennent des districts excentriques. C'est en très grande partie la faute des honorables députés que j'ai décrits.

Je n'approuve pas l'idée de limiter les heures, qu'énonce l'honorable député, parce que cela signifierait le prolongement de la session et l'imposition de beaucoup de fatigue à ceux qui suivent régulièrement les séances de la Chambre. A mon avis, l'adoption du règlement proposé serait d'aucun avantage. Cependant, je voudrais qu'on modifiât le règlement, ainsi que j'ai proposé à la Chambre de faire, au cours de l'avant-dernière session, de façon à restreindre la longueur des discours. Je crois que cela tendrait gravement à faciliter l'expédition de la besogne de la Chambre. J'aimerais encore qu'on mît tout à fait de côté cette loi non écrite qui proscrit l'étude de question importante, le lundi et le vendredi, afin que durant les cinq jours de séance de la semaine nous puissions faire autant de travail que possible.

M. CLARK (Red Deer): Monsieur l'Orateur, je me trouve en parfait accord avec cinquante pour cent de la résolution de mon honorable ami (M. Fielding). Parlant d'après ma propre expérience, j'ai

trouvé longues et fastidieuses les séances se prolongeant depuis deux heures jusqu'à six heures, et de nature telle qu'elles rendaient difficile à un député la tâche de suivre attentivement la besogne que la Chambre expédie durant ces quatre heures de séances. Quant au congé du mercredi soir, je crois qu'il n'y a pas beaucoup de raison de s'en plaindre. Nous avons ce congé durant la première partie de la session, alors que les veillées sont longues et que les députés se font un plaisir d'en profiter pour assister aux réunions sociales.

Je ne puis souscrire à l'autre proposition soumise par mon honorable ami. Il y a quelque chose dans ce que l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a dit, savoir que nous ne devrions pas avoir de ces journées dans la semaine où il n'y ait pas quelque chose d'important à faire; le travail devrait être également réparti entre toutes les journées de la semaine. Je ne puis, toutefois, partager complètement l'opinion de l'honorable député de Shelburne-Queen's (M. Fielding) que la Chambre n'accompli aucun travail sérieux après onze heures du soir. Eh! quoi, monsieur l'Orateur, si je puis parler ainsi, il est lui-même l'exemple le plus frappant du contraire de ce qu'il a dit. J'ai le souvenir le plus agréable d'un discours qu'il prononça dans l'ancien musée, alors que la Chambre y tenait ses séances. Je suis certain que onze heures du soir avaient sonné, quand il ressuscita son débat sur la réciprocité, avec l'ancien ministre des Finances, alors qu'au grand plaisir de toute la députation, bien disposé et en un langage bien tourné, longtemps après onze heures du soir il chargea son adversaire à fond de train. En fait, je crois vraiment que le cerveau de mon honorable ami, étant donné son âge, est une merveille d'activité après onze heures du soir. Je parle ainsi en toute sincérité et je soutiens donc qu'il est la contradiction même de ce qu'il a avancé. Il a prononcé un si grand nombre de bons discours, dans son temps, qu'il a oublié l'heure de la nuit à laquelle il parlait, mais, quant à moi, je suis certain de ne pas avoir oublié ce détail. J'ai écouté un grand nombre des discours qu'il a faits, après onze heures du soir; il les a tous prononcés alors qu'il était plus âgé que je ne le suis présentement moi-même.

Il y a quelque chose de vague dans cette résolution. Elle admet qu'il pourrait encore se trouver des circonstances exceptionnelles qui nous obligeraient de siéger après onze heures du soir. Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que nous siégeons après onze heures et, en vérité, au début de cette session, la disposition est toute autre. Le premier soir du débat sur l'Adresse, la séance de la Chambre a été levée à dix heures moins dix minutes à la demande d'un député important dont le siège se trouve sur la première rangée de ce côté-ci de la Chambre.

C'est une mauvaise habitude. Comme dans beaucoup d'autres circonstances de la vie, nous devrions agir au début comme nous entendons agir par la suite, c'est-à-dire en gens pratiques, d'un bout à l'autre de la session. Sur ce point, je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de Vancouver-Centre. On peut même aller plus loin qu'il n'a été en ce qui regarde les séances du début de la session. Nous devrions procéder à ce moment là comme nous procédons ensuite. Il y a des circonstances spéciales où le Gouvernement serait en droit de refuser, dès le début d'une session, l'ajournement à neuf heures et demie du soir, car cela ne fait que deux heures de séance. Qu'on adopte les suggestions faites par mon honorable ami et celles que je viens de faire. Comme je l'ai dit déjà, la résolution nous permettrait de siéger encore plus tard dans des circonstances exceptionnelles. Cela ne changerait point la méthode traditionnelle qui régit nos délibérations, et qui, depuis si longtemps qu'elle existe, est devenue presque constitutionnelle. Les députés pourraient user de leur jugement pour se contenter des réglements qui existent actuellement. Me voici assez vieux pour mettre un frein à quelques-unes de ces tendances révolutionnaires qui se manifestent, je ne sais pourquoi, chez des gens plus âgés que moi. Si nous faisions le changement proposé pour le mercredi et que le Gouvernement veuille étudier sérieusement la moitié de cette résolution, d'ici à la prochaine session, la façon de procéder durant le reste de la semaine pourrait être laissée au sens commun de cette assemblée, qui a rarement failli et qui, je pense, s'affirmera davantage avec les années.

M. CURRIE: Je ne puis pas être d'accord avec l'auteur de la proposition. Il y a quelques années on a revu et corrigé les règles de la Chambre. On pensait alors que nous avions atteint la limite des modifications à y apporter. La résolution contient deux propositions, dont la première tend à abolir les séances du soir, le mercredi. Le lundi et le mercredi sont réservés aux députés. Beaucoup d'entre nous

ne se rendent pas compte que, en Angleterre, les députés étant donnés leurs travaux considérables, sont obligés de compter avec le temps, de sorte que les députés qui ont des propositions ou des projets de loi d'intérêt particulier à la chambre sont obligés de se soumettre à une élimination préférentielle, si bien que pas plus de quinze pour cent d'entre eux ont l'avantage de réaliser leur dessein. Heureusement, la situation n'est pas la même ici. Nous avons toute la latitude voulue pour présenter et discuter des projets d'intérêt privé, et, pendant les deux premiers mois de la session, nous consacrons généralement le mercredi et le lundi à la discussion des mesures présentées par les députés.

Pour moi, ce serait une grande erreur d'abolir les séances de nuit, surtout tant que nous n'aurons pas adopté une règle quelconque pour le vote des subsides. Ceux d'entre nous qui sont ici depuis longtemps savent que le plus grand ennemi, le tueur de temps, c'est la discussion des estimations budgétaires. On discutera pendant toute une journée et toute une nuit une demande insignifiante pour quelques centaines de piastres, et on répétera je ne sais combien de fois la même chose. Il n'y a rien de bien édifiant là dedans et on y apprend bien peu de choses. Quand on a changé le règlement il y a quelques années, on a inséré un article concernant la clôture après avis, ce qui voulait dire, dans le cas des subsides, qu'un ministre, présentant son budget dans l'après-midi ou le soir, avait le droit de mentionner dix, quinze ou vingt articles, suivant le cas, qui se trouvaient automatiquement adoptés le lendemain, la durée des discours étant limitée à vingt minutes. On n'a jamais profité de cette règle. Si on l'avait appliquée, on aurait sauvé les trois quarts du temps, car c'est là qu'on en perd le plus.

Quant aux séances du lundi et du vendredi ainsi qu'à l'entente tacite qu'aucune question sujette à controverse ne doit être soulevée ces jours là, il est évident qu'on rejette tout le blâme sur les députés qui ont l'avantage de pouvoir aller passer chez eux la fin de la semaine. Je ne pousserai pas l'égoïsme jusqu'à dire que la plus grande partie du temps est occupée par les représentants des provinces lointaines, mais si on fait une comparaison entre les représentants de l'Ontario et ceux des provinces plus éloignées on s'apercevra que les trois quarts du temps sont pris par ces derniers.

Si vous adoptez cette résolution, vous empêchez tout homme d'affaires qui est établi à son compte et qui connaît quelque chose des affaires du pays de siéger à la Chambre. Actuellement, le pays se trouve en face d'une crise très grave et vous ne voudriez pas que la Chambre soit exclusivement remplie de politiciens de profession. C'est pourtant ce qui arrivera si vous adoptez un règlement comme celui-là. Si vous voulez diminuer la durée des sessions, appliquez le règlement de clôture à la discussion du budget et vous diminuerez la session de moitié; mais si vous voulez empêcher les hommes d'affaires de l'Est de profiter de la fin de semaine pour voir à leurs propres affaires, vous allez chasser de la Chambre les hommes d'affaires des provinces de Québec et d'Ontario. Je ne crois pas que telle chose soit avantageuse au pays. Si vous voulez enlever aux députés leurs privilèges du lundi et de mercredi, vous pouvez le faire, mais je vous préviens qu'en agissant ainsi vous causez du tort au pays. Je prétends qu'avec les règlements que nous avons aujourd'hui nous pourrions diminuer de moitié la durée de la session en les appliquant comme il faut.

A quoi bon ces débats interminables sur les crédits? Il y a des années que je siège ici et j'ai vu maintes et maintes fois les députés discuter un article, le ministre donner ses explications, puis, comme la discussion se terminait, entrer un député qui voulait avoir des explications, alors que toute la discussion recommençait. Quand ce dernier député avait eu toutes les explications qu'il pouvait désirer, il en survenait un autre qui faisait à son tour tout recommencer. Nous ne gagnons rien à cette manière de procéder. Il nous faut nous occuper de nos affaires et trouver un moyen d'expédier le travail, soit par un comité indépendant de la Chambre qui examinera les crédits, soit en limitant à la Chambre la durée de la discussion sur les divers articles comme cela est prévu dans les règlements. La difficulté, c'est qu'il ne s'est pas encore trouvé de ministère assez fort ou assez courageux pour appliquer le règlement tel qu'il est. Si c'était fait, nos difficultés seraient à demi résolues. Nous avons eu à la Chambre des débats interminables qui ont duré trois ou quatre jours et jusqu'au moment où l'on appliquait le règlement de clôture.

Je me souviens de l'époque où la clôture a été appliquée pour la première fois. On avait avisé la Chambre des questions qu'elle aurait à débattre le jour suivant et quand on arriva à la discussion de ces questions, les discours ont été limités à vingt minutes.

La moitié de mes honorables amis de la gauche n'ont pas pu parler vingt minutes et le vote a été pris bien avant à ce qu'on attendait. Si on n'avait pas mis en vigueur le règlement de clôture, la discussion aurait duré deux ou trois semaines. Si vous voulez rendre justice à ceux qui ne font pas de la politique leur unique profession—et je pense que le pays a besoin de quelques hommes de ce genre—vous devez être aussi raisonnables que possible vis-à-vis des hommes d'affaires qui siègent ici et leur accorder de temps en temps, les moyens de s'occuper de leurs propres affaires.

Je comprends que c'est très dur pour les représentants de l'Ouest à qui il est impossible de quitter Ottawa, mais je crois que les députés de l'Est et ceux qui habitent les environs d'Ottawa peuvent faire beaucoup pour améliorer la situation. Ils l'ont fait en invitant les députés de comtés éloignés à visiter l'est du pays et à les accompagner dans la société. Il y a bien des choses à voir dans l'Est comme il y en a dans l'Ouest. L'Est est une partie aussi importante du pays que l'Ouest et nous devrions nous débarrasser des idées de classe. Il est du plus grand intérêt de tout le pays, non pas que toutes les classes de la société soient représentées à ce titre particulier, mais que l'ensemble de la députation comprenne des représentants de toutes ces classes. Les professionnels, les commerçants, les ouvriers, les manufacturiers et les agriculteurs devraient tous y être représentés dans une certaine proportion. On devrait voir ici toutes les races, toutes les religions, toutes les couleurs et le Parlement pourrait alors se faire une idée du peuple du pays dans son entier.

J'ai eu l'occasion de présider des comités de la Chambre et j'ai constaté que, dans ces comités, les hommes d'affaires font preuve de beaucoup d'activité, qu'ils conduisent les affaires du comité comme s'il s'agissait de leurs propres affaires. Il existe un comité conjoint des impressions que j'ai l'honneur de présider depuis des années. Il y a au nombre des membres certains sénateurs qui comptent parmi les citoyens les plus capables en Canada. Par l'organisation et par des efforts dirigés dans le but de réaliser des économies dans ce service du Gouvernement nous avons pu, en trois ans, réaliser des économies de près d'un million sur les dépenses, pourtant modestes dans leurs détails.

Je suis persuadé que si les députés qui font partie des autres comités étaient dans les mêmes dispositions et prenaient de fermes résolutions, le travail se ferait beaucoup plus rapidement. Par exemple, si nous avions un comité des subsides composé de membres de la Chambre qui ont une grande habileté exécutive, je suis convaincu que la discussion des crédits à la Chambre serait abrégée de beaucoup. Quelle est la situation présente? A partir d'aujourd'hui, les trois quarts de la session seront consacrés aux subsides et vers la fin de la session on aura adopté environ vingt pour cent du budget et alors le reste passera à la hâte en un jour ou deux. On votera des centaines de millions de dollars sans que personne ait un mot à dire.

Si un ministre désignait un certain nombre de crédits pour les discuter le jour suivant; et si nous devions disposer de ces crédits en limitant la discussion, je suis sûr que nous pourrions discuter convenablement chaque crédit du budget, et abréger considérablement la session. Quelquefois un ministre a des crédits qu'il ne tient pas à discuter. Je sais que quand j'étais dans l'opposition, nous devions les surveiller; nous savions que le ministre retarderait leur présentation jusqu'au dernier jour, quand il faudrait les adopter sans pouvoir dire un mot. Nos règlements sont en général préférables à ceux de la chambre des communes anglaises. Il existe dans la chambre des communes anglaise une forme de clôture qu'on appelle le Kangourou ou les ciseaux, et qui ne comporte pas d'avis. Le ministre peut appeler un crédit quelconque et le faire passer sans aucune discussion. Notre forme de clôture comporte un avis préalable. Aucun crédit ne peut être imposé sans donner d'abord un avis et permettre une discussion raisonnable; les discours sont limités à vingt minutes et les crédits sont votés automatiquement ou supprimés. J'ai siégé depuis de nombreuses années à la Chambre où j'ai perdu un grand nombre d'heures à écouter parler sur le budget et je n'ai jamais vu supprimer ou réduire plus de trois ou quatre crédits et quand c'est arrivé, c'était généralement à la demande d'un ministre. La perte de temps est dûe en grande partie à la discussion de petites choses du budget et j'estime que les honorables députés des deux côtés devraient examiner sérieusement si nous ne pouvons pas prendre une décision unanime de diminuer la session en utilisant la méthode de clôture prévue par les règlements de la Chambre. Que les crédits soient soumis à la clôture avec avis. On appellerait les chapitres à discuter le lendemain, ensuite après discussion les crédits seraient adop-

tés automatiquement. Je suis persuadé que cette méthode conduirait au résultat visé par la résolution de l'honorable député. Je serais le dernier dans cette Chambre à limiter les droits des membres sur des questions qui les intéressent, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire de nous retirer chaque soir à onze heures. Les affaires de la Chambre doivent se continuer jusqu'à achèvement. Ici, nous ne sommes pas tenus à nous conformer à la journée de huit heures et même si nous y étions tenus et si on nous payait le temps supplémentaire, il n'y aurait toujours pas de limites aux débats. Si on nous payait double tarif après onze heures, je suppose que nous continuerions la discussion jusqu'à six heures du matin. Je pense donc que nous ferions mieux de ne pas toucher aux règles et j'insisterai auprès du gouvernement pour qu'il mette en vigueur la clôture avec avis préalable pour le budget. Il ne peut pas y avoir de mal à agir ainsi, cela abrégera la session d'un mois ou deux et je crois que tous les honorables députés auraient amplement le temps de discuter tous les crédits qu'ils désireraient dans le délai accordé.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: A titre d'ancien membre je désire appuyer la motion présentée par mon honorable ami de Shelburne-et-Queen. Il est vrai, comme l'a dit mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Currie), que nous ne sommes pas tenus à la journée de huit heures. Mais nous sommes ici pour remplir nos devoirs avec autant d'assiduité et d'intelligence que nous le pouvons et je déclare qu'avec le système en vigueur cela nous est impossible. Je fais appel à mes amis des deux côtés de la Chambre et je leur demande si nous ne serions pas peinés parfois vers la fin de la session, si nos électeurs contemplaient du haut des galeries le spectacle qu'offre la Chambre, alors que quelques sièges sont occupés par les ministres, quelques autres par les membres de l'opposition pendant que le reste de la Chambre est vide.

Pourquoi en est-il ainsi? Parce que, depuis dix heures du matin jusqu'à une heure avancée dans la soirée, les députés ont assisté à des séances de comité et que depuis l'ouverture de la séance, à trois heures de l'après-midi, ils ont discuté à la Chambre différentes questions variant d'importances différentes. Je dis que ce n'est pas dans l'intérêt du pays que des règles absurdes de ce genre gouvernent la Chambre.

Quant aux demi-congés du mercredi, je considère, monsieur l'Orateur, que c'est une bénédiction pour les membres et ce fut une erreur de fixer à deux heures l'ouverture de la séance de ce jour pendant la première partie de la session.

Mon honorable ami l'a fait observer, tout le monde oublie que la séance s'ouvre à deux heures. Du reste, la santé des honorables députés est susceptible d'avoir à souffrir de ce commencement hâtif des séances de la Chambre des communes. De plus, le travail que nous accomplissons au cours de cette heure supplémentaire n'est pas si considérable que nous ne puissions revenir à l'ancienne coutume d'ouvrir la séance à trois heures. Je partage donc entièrement l'opinion de mon honorable ami de Queen-et-Shelburne et j'unis ma voix à la sienne pour réclamer que le Parlement modifie le règlement afin que la séance s'ouvre à trois heures et se termine à six heures le mercredi, de sorte que nous soyons libres de notre temps pour le reste de la journée.

Pour ce qui est de séances de nuit, j'exprime mon sentiment d'une manière encore plus énergique sur cette question que ne l'ont fait certains de mes collègues. Je soutiens que c'est un régime peu pratique que d'obliger les représentants du peuple à siéger tous les soirs pour ainsi dire jusqu'après minuit, du premier jusqu'au dernier jour de la session. Dans de pareilles circonstances, comment pouvez-vous espérer qu'un député, qui désire remplir ses fonctions parlementaires avec soin et diligence, trouve le temps de se renseigner sur les questions soumises à son jugement, soit à la bibliothèque soit chez lui? Comment pouvez-vous espérer qu'il puisse consacrer à l'étude de chaque question le temps qu'il faudrait, quand on l'oblige à entrer en séance à trois heures de l'après-midi pour rester au poste jusqu'à une heures et souvent deux heures du matin? Cependant, monsieur l'Orateur, un député n'est pas libre de son temps dans l'avant-midi; il est tenu d'assister aux diverses réunions des divers comités parlementaires—le comité des chemins de fer, le comité des comptes publics, le comité des banques et du commerce et ainsi de suite. Or, comment voulez-vous qu'un représentant du peuple remplisse ses fonctions avec le soin et la diligence voulus lorsque tout son temps est pris de la manière que j'ai rappelée? Cela n'est pas raisonnable ni pour le député, ni pour ses commettants, ni pour le pays.

Mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Currie) affirme que nous sommes régis par les meilleurs règlements qu'il soit possible d'édicter. Voyons donc un peu comment les

choses se passent au parlement anglais. Sauf dans certaines circonstances et du consentement mutuel du gouvernement et de l'opposition, la chambre des communes au palais de Westminster ne siège jamais passé onze heures du soir, à moins qu'il ne s'agisse de la discussion d'une question très importante. La chambre des communes anglaises, c'est vrai, siége pour ainsi dire pendant toute l'année; elle suspend ses séances de temps à autre pendant des intervalles assez courts; cependant, je le répète, la durée des séances ne dépasse guère onze heures du soir, sauf dans des circonstances spéciales et avec le consentement mutuel des chefs des deux grands partis au Parlement. La même règle est en honneur au Palais-Bourbon, en France; sauf lorsqu'il s'agit de discuter des problèmes de la plus grave importance, la chambre des députés ne siége pas après neuf heures du soir. Voyons aussi ce qui se passe au congrès des Etats-Unis. Il arrive très rarement que les membres du congrès siégent passé dix ou onze heures du soir. A la lumière de ces exemples, il est évident que nous pourrions fort bien modifier nos règlements, abandonnant au leader du Gouvernement et au chef de l'opposition le droit de décider quand il sera nécessaire de prolonger les séances du Parlement au delà de onze heures. Il va sans dire que vers la fin de la session, pour débarrasser l'ordre du jour, nous pourrions siéger quelquefois passé onze heures du soir; je soutiens toutefois que ces séances de nuit n'ont pas leur raison d'être pendant la plus grande partie de la session.

Mon honorable ami a demandé quelle serait la meilleure méthode à adopter pour abréger les sessions? Eh bien, on a trouvé un excellent remède à la situation en Angleterre. L'honorable député a fait allusion tout à l'heure au règlement de clôture et à l'utilité de son application. La clôture existe dans notre règlement bien qu'il s'agisse d'une arme qu'un parlementaire averti ne tienne guère à utiliser. Dans tous les débats qui surgissent au congrès des Etats-Unis, il arrive un moment où, de consentement des whips des deux partis, la durée des discours est limitée à dix et même à cinq minutes. On décide que les principaux discours des deux côtés auront une durée de tant; mais les autres orateurs sont tenus de se limiter à dix ou vingt minutes au plus. En Angleterre, également, il existe un règlement qui est bien préférable à la clôture. On a perfectionné un système afin d'économiser le temps, qui est sur le point d'être définitivement adopté. Au cours de la dernière guerre, on a créé à la chambre des communes anglaises un comité permanent des dépenses nationales, qui se compose de députés ministériels et oppositionnistes. Ce comité a la mission d'étudier minutieusement les différents articles du budget; il a le droit de convoquer et d'entendre les témoignages d'experts des divers départements du service public et de soumettre ensuite au Gouvernement certaines diminutions qu'il préconise; ce comité exerce donc *ipso facto* les fonctions même du Parlement, c'est-à-dire le contrôle des dépenses publiques.

Mon honorable ami a proposé tout à l'heure la mise en vigueur d'un système par lequel un ministre aurait le droit de donné avis que tant d'articles du budget seront étudiés; ils seront ensuite adoptés d'office au bout d'un délai de vingt-quatre heures. Or, je ne comprends pas de cette façon la liberté dont nous jouissons sous le régime des institutions britanniques. Lorsque ces item auront été examinés et qu'ils auront fait l'objet d'un rapport non pas de la part de la Chambre siégeant en comité général mais d'un comité permanent, ils ne soulèveront guère de discussion, sauf quelques-uns qui seraient triés sur le volet. C'est là le système en vigueur au parlement anglais. C'est la coutume à la chambre des communes anglaises d'avoir la soirée des Irlandais, la soirée des Ecossais, la soirée des Gallois et la soirée des Anglais.

On y aborde l'examen des articles relatifs à ces diverses régions du Royaume-Uni et la chambre ne perd pas autant de temps qu'ici à débattre le budget. Il me semble que ce serait un bonne réforme à accomplir, réforme qui, j'en suis sûr, aurait l'effet d'abréger la session d'au moins une couple de mois.

M. CURRIE: Je crois que l'honorable député se trompe au sujet de ce comité des dépenses nationales. L'examen de ce comité porte sur les dépenses effectuées, mais nul changement n'existe relativement au comité des subsides de la Chambre.

L'hon. M. LEMIEUX: Je conseille à mon honorable ami de lire le livre récemment publié par M. Davenport.

M. CURRIE: J'ai ici le règlement de la Chambre.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce comité a été institué pendant la guerre, et il a sauvé au gouvernement de la Grande-Bretagne des

millions en lui signalant les dépenses inutiles. Il avait pour président l'ex-directeur général des postes, sir Herbert Samuel, qui est aujourd'hui gouverneur en Palestine, et ce comité recommande qu'on l'établisse en permanence. Je crois savoir que le parlement britannique est aujourd'hui saisi de la question et que le comité a quatre-vingt-dix-neuf chances sur cent de devenir permanent. Quoiqu'il en soit, je désire...

M. CURRIE: Si l'honorable député veut bien me le permettre, il me semble, comme à d'autres, que, d'après les remarques qu'il vient de faire, il y aurait eût en Grande-Bretagne un comité permanent des dépenses nationales traitant de cette question et que, par suite, il n'y aurait pas lieu à un débat de ces dépenses par la Chambre siègeant en comité des subsides. Mais il se trompe, la chambre en Angleterre se forme en comité des subsides tout comme jamais. Le comité dont parle mon honorable ami n'est que spécial, et il n'a aucun caractère de permanence que les règles de la Chambre lui attribuaient.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce n'est peut-être plus un comité permanent, mais il a été établi et maintenu pendant la guerre. Il a rendu un service fort précieux au Gouvernement et au Parlement et, comme institution, il subsistera. Je dis, qu'avec un tel comité, la clôture devient inutile, puisque les articles auront été examinés à l'avance par des membres de la Chambre et le débat sur ces affaires sera beaucoup plus intelligible qu'il ne l'est à présent. Il me semble que les whips pourraient fort bien s'entendre, dans certaines occasions, pour restreindre la durée d'un débat. Le peuple américain, fort pratique, en agit de cette manière. Dès que c'est le Gouvernement qui impose la clôture, cela n'a plus la même saveur, mais si un accord avait lieu entre les whips pour une limitation des discours, nous aurions ici ce que l'on a chez nos voisins, une judicieuse discussion des graves problèmes du jour. Somme toute, j'appuie la motion de mon honorable ami de Queen-et-Shelburne.

M. MORPHY: Je crois qu'il est bon et qu'il est de l'intérêt de la Chambre et du pays que cette résolution ait été présentée. En écoutant les raisons que l'on a mises de l'avant, non seulement cette année, mais les années dernières, j'ai été frappé de cette idée que, si la clôture était tout le temps applicable, nos débats y gagneraient. Cette idée a pour fondement le souvenir de ce qui s'est passé un jour que la clôture fut appliquée dans cette Chambre en vertu du règlement, mais je crois que, si l'on se donnait la peine de parcourir le compte rendu des débats de la première et de la deuxième session qui ont suivi la proposition d'un règlement de clôture dans la circonstance que l'on sait, on se convaincrait que jamais dans l'histoire de cette Chambre la discussion n'a été plus digne que dans les jours qui ont immédiatement suivi un essai de la clôture. Les discours étaient plus brefs, témoignant d'une réflexion plus grande et d'un travail préparatoire plus manifeste de la part des députés qui prenaient la parole. Voilà ce dont j'ai toujours été convaincu, et je suis sûr que, grâce à une entente générale des députés entre eux, nous pourrions obtenir les mêmes résultats qui ont accompagné l'application de la clôture. Les délibérations du Parlement jetteraient un vif éclat au dehors; nos commettants les accueilleraient avec une faveur marquée, comme étant celles d'une réunion d'hommes pratiques que le peuple aurait envoyés ici pour conduire les affaires du pays.

L'autre soir, la Chambre a eu le plaisir d'entendre un discours qui a duré cinq heures, cinq heures de ce que je pourrais appeler une critique inutile; en vérité, cela ne méritait même pas le nom de critique, car tout cela n'étaient que les manifestations d'un zèle outrancier. Dans ce discours de cinq heures, il y avait à peine un seul passage dont on pourrait dire que le Gouvernement aurait pu tirer parti pour la solution des grands problèmes auxquels nous avons à faire face. Eh bien, un discours de cinq heures dans le parlement britannique, ou dans tout autre parlement du monde, exciterait la colère de toute la nation. Cette colère serait soulevée par quiconque aurait la témérité de faire perdre tant d'heures dans une assemblée délibérante. Cependant, on nous gratifie par ci par là de discours de cinq heures, bien que parfois il y en ait de plus courts, quelquefois trois heures et quelquefois deux heures. Je crois pouvoir assurer que quiconque désire parler durant trois, quatre ou cinq heures peut rehausser sa réputation bien plus grandement en prenant bien moins de temps, et en limitant un discours à trois quarts d'heure. J'ai remarqué, dans le discours fameux dont je viens de parler, que tout cela n'était que du verbiage; il n'y avait là ni logique, ni raison, ni quoi que ce soit en vue, sauf évidemment l'idée d'abrutir la partie adverse. Je ne crois pas que le pays s'intéresse beaucoup à ce qui constitue le fonds et le tréfonds des affaires de la Chambre, quel est le parti qui passera à droite et quel est le parti qui passera à gauche. Cela ne l'intéresse cer-

tainement pas autant que les grands problèmes que le pays est appelé à résoudre, et que la solution de ces problèmes par des députés qui appliquent toute leur énergie à aider le Gouvernement à en arriver à une bonne solution. Le Parlement devrait être une assemblée d'hommes pratiques, parce que nos problèmes sont les plus importants auxquels un parlement canadien ait jamais eu à faire face. Nos hommes d'affaires ont maintenant l'occasion de montrer ce qu'ils peuvent valoir, et, si on veut bien me permettre, j'ajouterai que plus les membres de tous partis se pénétreront bien de l'idée qu'il y a de grands problèmes à résoudre, et que le pays s'en rapporte à eux pour les résoudre, au lieu de discourir de façon captieuse et inutile durant des deux, trois ou cinq heures, plus ils seront assurés qu'ils se seront faits les interprètes du sentiment de leurs électeurs. Dans cet ordre d'idées, je conseillerais à tous les partis de s'unir le plus possible pour la solution des grands problèmes auxquels nous avons à faire face et d'appliquer toute leur énergie à trouver une heureuse solution canadienne de ces problèmes. Je conseillerais aussi d'accueillir favorablement tout avis d'une nature utile qui serait donné de bonne foi, sans nous soucier de savoir qui aura donné cet avis. En un mot, ce que je voudrais, c'est que tous les membres de la Chambre se mettent résolument à l'œuvre comme des hommes d'affaires, indépendamment de toutes considérations de partis, afin de résoudre ces problèmes le plus rapidement possible, épargner le temps de la Chambre et permettre à tous les membres de retourner chacun chez soi. Il me semble que nous oublions que le temps est tout aussi précieux en dehors de la Chambre que dans cette Assemblée.

L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) nous a dit que notre repos de mercredi soir nous était une vraie bénédiction. Je l'admets parfaitement, mais c'est bien parce que nous gaspillons tant d'autres soirées jusqu'à des heures tardives du matin qu'il nous est devenu absolument nécessaire de prendre un peu de répit. Je crois que la plupart des membres reconnaîtront avec moi qu'il y a une opposition factieuse, et un peu de déluge de paroles; à tel point que quelquefois je suis tenté de croire que le cerveau de certains de ces honorables messieurs a cessé de fonctionner, car ils parlent sans penser, tout simplement pour faire de l'obstruction, disant ceci ou cela, ou telle autre chose, en manière d'opposition systématique à quelque ministre qui n'est pas très aimé. En quoi tout cela concerne-t-il le bien du pays? En cherchant ainsi à satisfaire des animosités personnelles, on prostitue la vie parlementaire. Nous avons des exemples notoires de tout cela dans cette Assemblée. Si pareilles tactiques ne contribuent certes pas à rehausser ce Parlement dans l'opinion publique et l'on peut être certain que le pays n'approuve pas l'attitude de nos adversaires.

J'aurais quelque chose à proposer qui, je crois, monsieur l'Orateur, serait bien vu de tous, y compris probablement moi-même, bien que je me sois efforcé de ne jamais m'étendre trop longtemps sur aucun sujet. C'est la règle, je crois, au congrès des Etats-Unis, que ceux qui désirent parler à leurs électeurs — et ce me semble être là le grand désir de cette Chambre — afin que leurs discours soient publiés dans les journaux locaux, remettre ces discours à l'Orateur tout dactylographiés, et ils sont ensuite libres de s'occuper d'autre chose avec la pleine assurance que leurs discours paraîtront dans le *Congressional Record*. Il me semble que ce serait là une excellente règle à introduire ici. Je suis sûr que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), dans la paix et la tranquillité de son cabinet de travail, trouverait que ce serait pour lui un grand allégement de pouvoir ainsi écrire ses discours, évidemment pas trop longs, puis ensuite de les remettre à l'Orateur, afin qu'ils soient publiés dans les *Débats* du lendemain. Après avoir ainsi vu à éclairer ses propres électeurs, il serait ensuite libre de s'occuper d'autre chose.

Selon moi, le congé du mercredi est une bonne chose, s'il nous faut siéger jusqu'à des heures si avancées de la nuit. S'il n'a pas eu d'autre résultat, ce débat m'aura, du moins, permis d'exprimer l'avis que, à mon idée, nous gaspillons trop de temps en vains et futiles reproches et que nous n'en consacrons pas assez aux affaires dont nous devrions nous soucier le plus—que, tout en nous opposant à l'ouverture des crédits du ministère, nous accordons d'emblée ceux d'un autre ministère, et que cette opposition factieuse n'a pas d'autre objet que de créer un effet dont le pays ne se soucie pas plus que de Colin Tampon, même lorsqu'il a un écho dans la presse.

M. COPP: Monsieur l'Orateur, dans le projet de résolution très anodin du représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), je ne trouve rien qui fournisse à mon honorable ami d'en face l'occasion de sermonner l'opposition parce qu'elle aurait, comme il le dit, adressé des reproches vains et futiles à un membre du cabinet dans le

dessein de bloquer son budget. L'opposition n'a jamais, que je sache, eu recours à cette tactique, depuis que je l'appuie, et l'honorable député, j'en suis certain, a absolument dénaturé notre attitude.

Le représentant de Vancouver-Centre (M. Stevens) a parlé comme je l'aurais fait de l'assiduité de la députation. Vu que je viens d'assez loin, je me rends compte qu'il importe beaucoup que nous expédions les travaux de la Chambre avec toute la célérité compatible avec leur importance. J'ai suivi assez régulièrement les séances de la Chambre et les réunions des comités dont je fais partie et j'ai constaté qu'en demeurant dans les comités jusqu'à une heure —ce qui veut toujours dire quelques minutes de plus—il est impossible d'aller prendre le repas du midi et d'être de retour à deux heures, le mercredi. Je ne pense pas qu'en avançant l'heure des séances du mercredi nous accélérerions la besogne. Cependant, si j'étais d'avis qu'en fixant les séances à trois heures, nous prolongerions la session d'un seul jour, je croirais que la Chambre devrait se réunir à deux heures, comme le député de Vancouver l'a dit. Je ne prévois pas ce résultat, et voilà pourquoi je pense que la séance devrait s'ouvrir tous les jours à trois heures.

Quant au congé du mercredi soir, mon honorable ami de Queen-et-Shelburne a dit que la députation désire avoir cette soirée pour les réunions mondaines. Je n'assiste guère à ces réunions; toutefois, je comprends que le congé du mercredi soir est très important pour un grand nombre de députés. Si nous ne pouvons pas fréquenter la société, nous avons, du moins, besoin de délassements et je crois que la liberté dons nous jouissons le mercredi soir est un avantage réel pour les députés. J'ai toujours pensé que le ministère nous enlevait trop tôt cette soirée. Peu m'importe d'en être privé pendant les derniers jours de la session, lorsqu'il faut expédier la besogne avec toute la célérité possible; cependant, je suis de l'avis du représentant de Queen-et-Shelburne: que, si nous n'étions pas dispensés de travailler ce soir-là, plusieurs d'entre nous prendraient congé n'importe quel soir qui leur conviendrait. C'est pourquoi ce congé favorise vraiment l'expédition des affaires, vu que les députés prennent le mercredi soir pour remplir leurs devoirs de société.

Pour ce qui est de lever la séance à onze heures, j'approuve volontiers la proposition de mon honorable ami, parcequ'il y a mis une condition—lorsque des circonstances exceptionnelles n'exigent pas une séance plus longue—ce que le ministère devra décider, bien entendu.

Le député de Red-Deer (M. Clark) a déclaré qu'il n'approuve pas cette partie du projet de résolution, et il a rappelé que le représentant de Queen-et-Shelburne a un jour prononcé un très éloquent discours après onze heures du soir.

M. CLARK (Red-Deer): Plusieurs.

M. COPP: Je ne doute pas qu'il en ait prononcé plusieurs. Mon honorable ami sait que l'auteur du projet de résolution a tellement d'éloquence qu'on peut toujours compter qu'il sera intéressant à toute heure du jour ou de la nuit où il croira devoir porter la parole dans l'intérêt public. Cependant, je dirai au représentant de Red-Deer et à d'autres députés qu'il ne devrait jamais être nécessaire qu'un membre de la Chambre prononce un discours important après onze heures du soir ou minuit. Les séances de la Chambre ne devraient pas se prolonger au delà de minuit; de cette façon, les honorables députés qui se mettent en frais d'éloquence ne parleraient pas devant des banquettes vides. Pour ma part, je considère que la besogne parlementaire ne doit pas servir à mettre la force physique à l'épreuve; elle doit consister à exposer les affaires d'intérêt public à la Chambre avec franchise, d'une manière raisonnée et sérieuse. Le Parlement a d'importants devoirs dont il ne peut s'acquitter convenablement qu'à des heures raisonnables, qu'aux heures où le particulier vaque habituellement à ses affaires d'ordre public ou privé.

Au dire du représentant de Simcoe-Nord (M. Currie), la fonction du Parlement va dégénérer en comédie si l'on modifie le règlement de manière à permettre aux députés de l'Ontario, qui sont dans le commerce ou l'industrie de partir vendredi pour aller s'occuper chez eux de leurs affaires particulières. Je ne suis pas de cet avis. Que le Parlement ait besoin d'hommes entendus aux affaires, cela saute aux yeux; et on y en compte un certain nombre. Les hommes d'affaires de Toronto, de Montréal et autres endroits assez peu éloignés du siège du Gouvernement peuvent fort bien surveiller leurs intérêts particuliers tout en s'acquittant de leurs devoirs de législateurs.

Je ne sache pas qu'il y ait beaucoup à dire de ce qu'on a qualifié de convention tacite au sujet des lundis et vendredis. Il n'est pas à ma connaissance qu'on se soit conformé à une telle convention depuis que j'occupe un siège à la Chambre. Certes,

il est bien arrivé une fois par-ci par-là que l'examen de telle ou telle affaire ait été renvoyé à une autre séance parce qu'un député y ayant un intérêt tout particulier désirait prendre part à la discussion; règle générale, cependant, la besogne parlementaire s'est poursuivie le lundi et le vendredi tout comme les autres jours de la semaine. Je sais que vendredi dernier nous avons vaqué à nos travaux comme d'habitude et que la Chambre a siégé jusqu'à minuit et demi.

Aux observations de l'honorable député sur l'invitation faite à la Chambre de lever ses séances à onze heures du soir, je répondrai qu'il ne s'accomplit guère de travail utile quand on siège beaucoup plus tard que cela. Peu importe, je le répète, que les séances se prolongent un peu au delà de onze heures; mais quand, passé cette heure, on met en discussion des crédits ou d'autres sujets, les membres de la Chambre sont fatigués, plus ou moins contrariés et enclins à la mauvaise humeur, et la besogne n'avance pas comme elle ferait si la clôture des séances avait lieu à heure fixe. Dès qu'on a la conviction que quelqu'un veut imposer l'adoption d'une chose, il se trouve naturellement une autre personne pour s'y opposer; et si la proposition n'est pas agréée à onze heure, elle ne le sera pas davantage à minuit ou à une heure du matin. Il n'y a donc rien à gagner à prolonger la durée de la séance. Pour ces motifs, monsieur l'Orateur, j'appuie la motion de l'honorable député de Queen-et-Shelburne.

M. HOCKEN: Monsieur l'Orateur, je me sens très enclin à agréer la motion de l'honorable représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding). Quand on a travaillé sans relâche depuis dix heures du matin jusqu'à onze heures du soir, on peut dire qu'on a fait une "journée". Si nos séances doivent continuer de se prolonger jusqu'à deux ou trois heures du matin, il va falloir que quelqu'un se charge d'organiser un syndicat national des orateurs canadiens et la grève pour obtenir la journée de huit heures, ou quelque chose comme cela. Si les membres de la Chambre apportaient plus de soin — j'allais dire plus d'intelligence — à l'exercice de leurs privilèges, il ne serait pas besoin d'un tel syndicat et il n'y aurait pas lieu de prolonger nos séances au delà de onze heures du soir. Quand un député parle quatre ou cinq heures sur un même sujet, comme le fait s'est produit l'autre soir, il ne lasse pas seulement ses collègues, mais il se rend aussi coupable d'un crime oratoire. L'autre jour, le représentant de Québec-Est (M. Lapointe) passait près d'une heure et demie à donner lecture d'un article de journal que la plupart d'entre nous avaient déjà lu. Puisque l'honorable député tenait à le faire consigner dans le hansard, il fallait le considérer comme ayant été lu et, comme suggère mon honorable ami de Perth-Nord (M. Morphy), le remettre au personnel du hansard.

Depuis que je fais partie de la Chambre, je n'ai jamais cessé de m'étonner de la longueur des discours et de la prolixité de certains collègues. La formation que j'ai reçue diffère entièrement de celle de l'avocat qui, lui, semble recevoir des honoraires proportionnés à la longueur de ses discours.

M. CASGRAIN: Nullement.

M. HOCKEN: Eh bien! j'en juge simplement d'après ce que j'ai entendu depuis que j'ai un siège à la Chambre, certains de ces avocats, s'ils avaient pris des leçons de journalisme, abrégeraient leurs discours. C'est l'extraordinaire prolixité dont j'ai parlé qui fait que la tribune des journalistes est parfois complètement vide. Ayant à peine l'ombre d'un raisonnement à relever dans un prodigieux amoncellement d'observations, ils vont passer le temps ailleurs. Les membres qui ont des reproches à se faire sous ce rapport prennent inutilement le temps de la Chambre et nuisent à leur propre réputation. Certains des discours les plus importants des communes anglaises sont prononcés en moins de vingt ou trente minutes, et ils ont une portée non seulement nationale mais même universelle.

Je me rappelle l'anecdote du jeune curé qui se plaignait à son évêque que la préparation de son sermon le fatiguait terriblement. Alors le prélat, lui tapotant l'épaule, répondit: "Mon fils, il faut que quelqu'un se fatigue, vous ou les ouailles." C'est à peu près ce qui arrive dans cette Chambre. Si les membres ne peinent pas à préparer leurs discours, les autres députés en souffriront. Dieu sait ce que nous endurons, parfois, lorsqu'un membre prend une et deux heures, et même davantage, à dire ce qu'il pourrait condenser en vingt-cinq minutes. Je ne veux pas pécher moi-même à ce sujet, mais je dirai un mot seulement de mon honorable ami de Grasspy...

Une VOIX: Où est cette circonscription?

M. HOCKEN: ...qui est, je crois, l'un des plus grands coupables à cet égard. Il

parle à n'en plus finir et à propos de tout. Rien n'est réglé avant que le membre de...

M. CASGRAIN: Il a plus d'expérience que vous. Il est mieux renseigné.

M. HOCKEN: Je n'en doute pas; je ne suis qu'un humble membre de la Chambre. Mais j'ai autant vécu que l'honorable député de Graspy, et comme je suis de son âge, je pourrais lui donner un conseil que j'ai reçu dans ma jeunesse. J'ai commencé ma carrière comme reporter, et vous savez, monsieur l'Orateur, que le premier article d'un jeune reporter est toujours, à ses yeux, ce qu'il y a de plus important dans le journal. Le chef du service de nouvelles de notre journal était très capable, et je me rappelle qu'un jour, lui ayant remis une histoire insignifiante rédigée dans un style diffus, comme les observations de mon honorable ami de Graspy, il me dit, après avoir parcouru ma copie: "Jeune homme, cela est trop diffus; résumez en un entrefilet". Je raconte l'incident textuellement. Je ferai la même remarque à l'honorable député de Graspy...

M. CASGRAIN: Où est-ce?

M. HOCKEN: ...et à ces quelques discoureurs interminables qui ne reprennent haleine qu'à la fin de la session. On en connaît une demi-douzaine à la Chambre qui pourraient nous sauver beaucoup de temps s'ils le voulaient. Mais, monsieur l'Orateur, si je songe à la belle prestance de mon honorable ami de Graspy, lorsqu'il prononce l'un de ses discours—empruntés en grande partie à ceux de lord Palmerston—je crains bien qu'il n'accepte pas mon avis. Je proposerais de modifier le règlement de la Chambre, afin que les discours soient limités à une demi-heure, excepté avec l'assentiment unanime de la Chambre. J'ai déjà fait partie d'autres assemblées délibérantes où c'était la règle. Si quelqu'un avait réellement besoin de plus de temps pour ses observations, il devrait y être autorisé, mais cette règle empêcherait un orateur de s'écouter parler ou de préparer sa prochaine élection. Si la Chambre adoptait cette règle d'une demi-heure, nous n'aurions pas besoin de siéger après onze heures, et nous ne serions pas obligés de fonder une union nationale canadienne d'orateurs.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, chaque fois que ce sujet a été abordé à la Chambre, j'ai toujours subordonné mes vues à celles des membres de l'extrême Est ou de l'extrême Ouest. Je puis, comme plusieurs autres membres de l'Ontario et de Québec, aller chez moi le vendredi pour m'occuper de mes affaires personnelles. Voilà un grand privilège ou un avantage appréciable pour nous, mais les membres de l'Ouest et des Provinces maritimes ne peuvent guère faire la même chose sans perdre du temps à la Chambre.

J'ai donc senti que, quelles que soient mes vues sur le temps que nous devrions consacrer à nos travaux, je devrais céder à l'opinion de ceux des membres de cette Chambre qui représentent des circonscriptions éloignées d'Ottawa.

En proportion du nombre des députés, de la vaste étendue du Dominion et de la multiplicité des questions qui se présentent, cette Chambre ne perd pas plus de temps qu'il ne s'en perd dans d'autres assemblées délibérantes en ce pays. On a pris l'habitude de parler de la longueur des discours et du temps perdu dans cette Chambre, et il n'est pas rare que les journaux aient des articles de rédaction sur le sujet. Cela m'a toujours paru quelque peu inconséquent de la part des journaux où l'on n'a qu'à tourner une page ou deux pour constater l'espace absolument gaspillé par des dessins comme ceux de Peter Pal, Mutt et Jeff, et autres bouffonneries du genre qui n'ont d'utilité pour personne en ce pays. Une autre perte de temps et d'espace de la part des journaux et de leurs rédacteurs c'est la répétition de leurs articles d'aujourd'hui dans leur numéro de demain. Je ne crois pas qu'il se perd plus de temps en cette Chambre qu'on n'en perd dans les conseils de comté ou autres corporations municipales, en proportion du nombre de leurs membres et des sujets qui les occupent. Nous sommes tous faillibles; tous sujets à erreurs, et je présume que tant qu'il existera un parlement au Canada, il se perdra un peu de temps comme dans toute autre assemblée que ce soit.

Il m'a toujours paru que nous perdons du temps au commencement des sessions. Il s'écoule ordinairement deux ou trois semaines avant que les comités se mettent à l'œuvre, et je ne vois pas de raison, ni n'ai jamais été capable d'en voir, pourquoi le Parlement ne se réunirait pas le matin pendant les premières semaines de la session, au moins jusqu'à ce que les comités s'organisent et commencent leurs travaux, alors que les séances du matin deviendraient impossibles vu que les députés ne sauraient siéger à la fois en Chambre et en comité.

Quant aux séances de soirée les mercredis, il m'a toujours semblé que le congé du

mercredi soir, donné aux députés pendant les premières semaines de la session, a été décrété à l'avantage de deux classes de députés et d'autres personnes qui assistent aux séances du Parlement, savoir, ceux qui ont contracté l'habitude d'assister à des exercices religieux une fois par semaine, d'ordinaire le mercredi soir, et qui une fois l'habitude prise, veulent naturellement s'y conformer quand ils viennent à Ottawa — et il y a d'excellentes raisons pour qu'ils ne s'en départent pas — et en deuxième lieu, ceux qui, ayant été entraînés dans le tourbillon des gaîtés mondaines à Ottawa, éprouvent le besoin de s'y consacrer le mercredi soir. Ni l'un ni l'autre de ces motifs ne m'a jamais guère dérangé, et j'ai toujours été disposé à siéger le mercredi soir. Je ne vois aucune raison pour laquelle le Parlement siégerait de deux à six, et non dans la soirée, le mercredi, mais siégerait de trois à six le jeudi et de huit à onze ou minuit le même soir. Je suis absolument opposé au congé du mercredi soir, qu'il soit au bénéfice de ceux qui veulent consacrer leur soirée à des exercices religieux ou de ceux qui se laissent entraîner dans les gaîtés du tourbillon mondain. En d'autres termes, ils pourraient avoir leurs dances le samedi soir et leurs exercices religieux dans l'après-midi et la soirée du dimanche.

Quant à ce qui est de limiter les séances à onze heures du soir, je ne crois pas qu'il serait bon d'en faire une règle absolue. Nous avons une heure fixe pour l'ouverture des séances, mais quant à en fixer la clôture à onze heures ou à toute autre heure, ce ne serait pas judicieux. Très souvent vous auriez sur le tapis quelque chose d'importance, vous auriez à disposer de quelque prévision budgétaire; le débat pourrait avoir été à peu près épuisé et sur le point de clore, on arriverait bientôt à une décision; mais quelqu'un se souviendrait de la règle qui clot la séance à onze heures et jugerait à propos de prolonger le débat encore quelques minutes jusqu'à la clôture automatique. L'heure de la clôture devrait être laissée au sens commun et à l'intelligence de la députation, et quand dans sa sagesse celle-ci jugerait bon de siéger jusqu'à onze heures et demie, jusqu'à onze heures ou onze heures moins le quart, bel et bon. Nous ne sommes pas des écoliers, nous avons mûri, et notre bon sens suffira. Il arrivera que nous dépassions l'heure raisonnable et que nous prolongions nos travaux jusqu'à une heure, deux heures du matin au grand regret sans doute de chacun. La chose ne saurait se répéter longtemps. Le bon de sens de la députation s'y opposerait. Il vaudrait donc beaucoup mieux laisser l'heure de lever chaque séance au bon jugement des députés qui composent la Chambre.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Le 1er article de la proposition de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), portant que la séance de l'après-midi, chaque mercredi, s'ouvre à trois heures dès le début de la session, traite une matière qu'on devrait réglementer, il me semble, selon le gré de la majorité de la Chambre, c'est-à-dire après enquête et rapport d'un comité spécial. Les règlements de la Chambre est presque invariablement modifié quand le rapport d'un comité le demande. Il y a déjà quelques années qu'un tel comité n'a pas encore siégé, mais il ne me paraît pas sage, à la présente session, d'en nommer un autre. Nous en avons un grand nombre d'importants et de spéciaux, déjà, et tant d'honorables députés en sont chargés, que nous devrions songer à deux fois avant de nous lancer dans un autre, surtout à cette période de la session, où la tâche se fait plus ardue pour chacun de nous.

Quant à l'autre et plus importante partie de la résolution, j'ai des vues que je tiens à opposer à celles de l'honorable motionnaire. Je le fais sous toute réserve sachant que son expérience est beaucoup plus longue que la mienne et qu'il a sans doute étudié le sujet plus soigneusement. Naturellement, j'envisage cette question du point de vue du Gouvernement. Tout aussi naturellement, il l'envisage du point de vue de l'opposition.

L'hon. M. FIELDING: Non pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député de Maisonneuve a renforcé l'argument de l'auteur de la résolution par un allusion à la pratique de la chambre britannique. Je peux m'en servir, je pense, pour démontrer en quoi les deux pratiques diffèrent. Elle a une règle générale, portant que la séance sera levée à onze heures. Mais il y a une très grande différence. Cette règle date d'avant 1880, je crois. Elle fut la pratique constante durant plusieurs années, et même des dizaines d'années. De cette application constante d'une règle d'ajournement naquit ce qu'on appelle une sorte d'ajournement de gré à gré, convenue entre les whips de chaque côté, pratique qui n'aurait jamais pu s'établir, et n'aurait jamais, certes, vraisemblablement existé, si le Gouvernement n'eut pas appliqué la règle constamment, et nécessairement, en vue de l'expédition des affaires publiques. Nous avons en cette Chambre une application de règlement de clôture faite de gré à gré, mais c'est très, très rare. Je ne crois

pas, étant donnée la pratique présente, même si nous ne recourons que rarement à la clôture, que nous puissions comme résultat d'une entente entre les whips raccourcir les discours ou les débats. Nous l'essayons, mais n'y réussissons pas; et tel a été la marche des choses sous ce Gouvernement comme sous le précédent. La raison principale, c'est celle que j'ai déjà donnée, à savoir que la fixation d'une heure d'ajournement, au Canada, est beaucoup plus récente. L'Angleterre l'a déjà depuis tout ce temps, et en conséquence la coutume a pu s'implanter, en s'appuyant naturellement au début sur le règlement de clôture, car les whips des deux partis savent qu'à moins d'une entente, d'un arrangement volontaire de part et d'autre, le débat prend fin quand même par force majeure, grâce à l'application du règlement de clôture. C'est pourquoi on y peut expédier la besogne de jour en jour, grâce d'une part, à l'existence de ce règlement, et grâce, d'autre part, à cette pratique qui en est sortie.

Mais il y a plus. En Grande-Bretagne, le règlement de clôture est d'application immédiate et presque spontanée, c'est-à-dire qu'on peut clore les discussions presque en tout temps, et sans avis. Au Canada, notre règlement de clôture est beaucoup moins rigoureux. Nous ne pouvons l'appliquer que pour prendre effet le lendemain, c'est-à-dire à une heure le surlendemain matin. Ne brusquons pas trop les choses. Tant que le règlement de clôture reste ce qu'il est dans cette Chambre, l'expérience du passé nous enseigne que nous ne saurions expédier convenablement la besogne, si la séance doit de par le règlement prendre fin à onze heures du soir. Je n'ai pas le moindre doute à cet égard. En effet, quand avons-nous fait de la bonne besogne, monsieur l'Orateur? Le seul vrai travail que nous ayons accompli depuis l'ouverture des Chambres, le 14 février, cette année,—où nous n'avons pas eu d'ajournement fixe à onze heures,—s'est exécuté surtout après cette heure, et souvent bien après dans la nuit. Sur l'ensemble de cette question, je suis bien de l'avis de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Je ne crois pas qu'il soit possible d'avancer si l'ajournement doit avoir lieu règlementairement à onze heures ou à tout autre heure.

Avant de reprendre mon siège, je me permettrai de signaler les heures où nos séances ont pris fin. Il est arrivé quelquefois, mais très rarement, que nous ayons levé la séance longtemps après onze heures. J'ai ici les heures d'ajournement depuis le commencement de la session et onze heures représente à peu près la moyenne. Je sais les jours où la séance a duré plus longtemps et c'est justement ces jours-là que nous avons fait le plus de travail. Je voudrais bien que nous avancions plus rapidement. Certes je ne me plains pas. Si j'étais dans l'opposition, mon point de vue serait peut-être différent, mais si jamais je m'y trouve, je tâcherai d'être plus raisonnable que ne l'est l'opposition actuelle à ce sujet. Pour ainsi dire, chaque fois que nous abordons l'examen des prévisions budgétaires, il se présente une proposition sur un sujet ou sur un autre, je ne dirai pas sans importance, mais si la Chambre siégeait 365 jours par année, je crois que je pourrais, chaque jour, présenter un amendement aussi important que n'importe lequel de ceux qui ont été présentés jusqu'à ce jour par l'opposition. On peut toujours trouver un sujet, peut-être pas anodin, mais suffisant pour soulever la discussion et la polémique de presse qu'on désire, et c'est ce qui se fait réellement en ce moment. Donc, si nous voulons à l'avenir faire des progrès, n'allons pas fixer l'ajournement quotidien à onze heures; une pareille décision serait fatale. Nous serions vite dans la situation où se trouve maintenant la chambre des communes d'Angleterre; nous siégerions, comme elle, toute l'année. Le fait est que, là-bas, pour arriver à remplir le programme, on est constamment obligé d'appliquer la règle de clôture et souvent on ne suspend pas même la séance durant l'heure du diner; le débat se poursuit entre six et huit heures et les députés s'absentent à tour de rôle. Voilà comment ils réussissent à lever la séance à onze heures du soir. Mais s'ils avaient nos règlements et s'ils n'appliquaient pas la clôture plus souvent que nous ne l'appliquons ici, ils n'arriveraient jamais, en ajournant à onze heures et même plus tard, à terminer leurs travaux. Par conséquent, je ne pense pas que le Gouvernement puisse accepter la dernière partie de la proposition. Quant à la première partie, elle est discutable et il me semble que le mieux serait de soumettre la question à un comité spécial au début d'une session.

M. MAHARG: Je partage les opinions exprimées par l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens). La méthode devant régir les délibérations de la Chambre et la durée des séances sont des questions très importantes pour les députés qui demeurent loin de la capitale. Il nous sem-

ble, à nous qui sommes éloignés, qu'on pourrait faire plusieurs changements, qui tout en nous rendant service, n'incomberaient point les députés qui habitent plus près du siège du Gouvernement. En ce qui regarde les jours réservés aux députés, je ne vois pas pourquoi on ne prendrait pas le lundi et le vendredi, au lieu du lundi et du mercredi. Les whips s'entendent toujours sur les mesures qui doivent être présentées ces jours-là, si bien que ceux qui s'intéressent plus spécialement à un sujet pourraient très bien rester le vendredi pour participer au débat. Ceci ne dérangerait personne.

Pour une fois, je tombe d'accord avec l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). Nous n'avons pas l'habitude de nous entendre, mais cette fois-ci je partage jusqu'à un certain point son opinion au sujet des séances du mercredi. Il estime que nous pourrions très bien, dès le début de la session, siéger le mercredi matin. J'irai plus loin que cela et suggèrerai, qu'au commencement de la session nous siégions aussi le mercredi soir, du moins pendant le débat sur l'adresse. Après tout, on n'aborde aucun sujet particulier pendant ce débat; c'est généralement une répétition décousue, un ressassement de tout ce qui a été déjà discuté. On y ramène des questions soulevées je ne sais combien de fois auparavant; aussi on pourrait bien, jusqu'à la fin du débat, y consacrer les séances du mercredi soir. Je n'insiste pas en ce qui concerne la discussion du budget, mais je suis d'avis que nous pourrions très bien, au début de la session, siéger le mercredi soir, au moins pendant le débat sur l'adresse.

Les remarques de l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken) au sujet de la durée des discours m'ont fort intéressé. En l'écoutant, je me suis fait la réflexion qu'il y avait peu de différence entre le député qui fait un long discours sur un sujet déterminé et celui qui, à propos d'une autre chose, fait plusieurs petits discours.

En plusieurs occasions, j'ai écouté l'honorable député faire des commentaires assez longs sur la commission du service civil et si nous pouvions additionner les diverses périodes ainsi employées par lui, elles se compareraient au discours d'un honorable député qui, l'autre soir, a pris environ cinq heures pour discuter certain sujet. Même si la Chambre s'ajournait à onze heures, cela n'eut pas raccourci le discours de mon honorable ami car je crois qu'à ses yeux le sujet n'était pas épuisé et si la Chambre s'était ajournée à onze heures quand il avait la parole, il aurait pu continuer le lendemain et faire durer son discours plusieurs heures encore. Donc, en ce sens, un ajournement de bonne heure ne nous aurait pas été d'un grand secours.

Les députés qui viennent de loin demandent à ce que les Chambres soient convoquées plus tôt. Pourquoi ne pas reprendre l'ancienne coutume de réunir les Chambres en novembre en donnant d'assez longues vacances à Noël pour que ceux qui s'occupent de commerce de détail puissent à la fois surveiller leur inventaire de fin d'année et s'occuper des ventes importantes de Noël? Si cela ne peut pas se faire, je demanderais à ce que les Chambres soient convoquées aussi tôt que possible au commencement de l'année. Vient ensuite la question des vacances de Pâques et je crois que les députés qui habitent non loin d'Ottawa sont injustes en s'opposant à de longues vacances de Pâques. Je crois savoir que cette opposition vient surtout des députés qui peuvent s'occuper de leurs affaires à la fin de chaque semaine. Nous n'avons aucune objection à ce que ces députés s'occupent avec soin de leurs affaires à cette époque, mais nous maintenons qu'une vacance de cinq jours est inutile pour ceux qui habitent loin de la capitale; nous devrions avoir le privilège de quinze jours de vacances afin d'avoir le temps de s'occuper de nos affaires chez nous.

Si nous calculons exactement le nombre de jours où les députés sont absents, nous voyons qu'en outre des quinze jours accordés à tous les députés un grand nombre de députés prennent aussi les vacances de fin de semaine. Je me permettrai de faire observer que, le vendredi après-midi, je vois, accrochés dans le couloir, un grand nombre de pardessus et de cannes qui disparaissent dès que la séance de la Chambre est commencée et la même chose se produit le lundi quand nous voyons un grand nombre de députés arriver avant l'ajournement ayant encore un sac de voyage à la main. Ceux qui peuvent profiter des congés de fin de semaine, en outre de leurs quinze jours, prennent en réalité un congé de quarante-sept jours sur quatre-vingts, si nous prenons comme base une session de seize semaines. Ceux qui ne peuvent pas avoir plus que leurs quinze jours considèrent cela comme passablement injuste.

L'honorable député de Simcoe (M. Currie) a soulevé ce point que si nous devions nous dispenser de ce congé du vendredi et du lundi, en admettant que ce soit un congé, nous empêcherions pour ainsi dire les hommes d'affaires de l'est de faire partie du Parlement. Je me demande si nous de-

vons interpréter cette observation en disant qu'il n'y a pas à la Chambre d'autres hommes d'affaires que ceux qui peuvent s'occuper de leur commerce à la fin de la semaine. En me plaçant hors de la question, ainsi que ceux qui emploient leur temps comme moi, je pourrais nommer plusieurs hommes d'affaires qui siègent ici et dont les affaires sont aussi difficiles à diriger de loin que celles du commerçant ou de l'industriel ordinaire, et qui parfois le sont davantage. Nous avons ici un grand nombre de professionnels qui ne peuvent remettre leurs affaires à d'autres sans courir des risques et des pertes sérieux et, au point de vue de mon honorable ami, je ne vois pas pourquoi cela serait plus difficile pour un député de l'est que pour celui de l'ouest.

Quant à ce qui regarde le règlement de clôture, je ne crois pas qu'on puisse m'accuser d'avoir pris plus que ma juste part du temps de la Chambre, mais le mot "clôture" me semble bien dur. Je crois qu'on pourrait trouver une autre méthode aussi efficace et moins inadmissible. Je me demande par exemple quel effet aurait la suppression du hansard. Je crois que si l'on supprimait la publication du hansard cela aurait une influence considérable sur la longueur des débats et, pour me servir d'une expression communes, ce serait au député à payer les frais de distribution de son discours parmi ses commettants. Je lui en donnerais tout de même la facilité s'il le désirait, mais ce serait à lui de décider s'il veut faire imprimer son discours et en payer les frais. Pour revenir à la question de lever la séance à onze heures, je partage l'avis du premier ministre quand il dit que, durant cette session, les affaires sérieuses de la Chambre se sont faites après onze heures.

Je crois pouvoir dire que la faute en retombe principalement sur l'opposition. Dans presque tous les cas où on a présenté une motion pour siéger en comité des subsides, l'opposition a offert un amendement dont la discussion a pris presque toute la séance jusqu'à onze heures du soir. Je ne critique pas cette façon de procéder—elle peut être absolument nécessaire et la présentation de ces amendements très régulière—mais, néanmoins, si nous devons limiter à onze heures le temps pendant lequel nous siégerons, nous devons alors nous préparer à une condition analogue à celle de l'Angleterre où le parlement siège en réalité presque toute l'année.

Dans la discussion, on a attaché une importance convenable à l'endurance physique et à la possibilité d'atteindre la limite de cette endurance quand on demande aux députés de siéger si tard. Si les honorables députés restaient à leurs sièges, cet argument pourrait être pris au sérieux. Je suis bien d'avis que si les honorables députés devaient rester à leur place pendant toute la durée de la séance, cet argument aurait une certaine force, mais les faits sont autres; la présence des membres varie et elle est même tombée au point qu'une fois l'Orateur a dû ajourner la séance de la Chambre, faute de quorum. Très souvent, la présence des députés se chiffre par cinquante ou soixante membres—vraiment, à moins qu'il ne s'agisse d'un sujet d'importance particulière, il est très rare qu'il y ait plus de cinquante à soixante membres à leurs sièges. Malheureusement pour moi, je ne fume pas et je n'ai pas une aussi bonne excuse pour m'absenter de la Chambre que d'autres honorables députés lorsqu'ils veulent se délasser dans les couloirs ou ailleurs. Je ne pense donc pas qu'un honorable député endure beaucoup à siéger continuellement et nous ne devons pas avoir beaucoup d'inquiétude à ce sujet, puisque nous ne sommes pas forcés de rester continuellement dans la Chambre. Pour ces motifs, je ne crois pas pouvoir donner mon appui à la résolution, sauf pour l'ouverture de la séance à trois heures le mercredi. Je suis dans l'impossibilité, toutefois, d'appuyer la proposition qu'à moins de bonnes raisons les séances du soir se terminent à onze heures.

L'hon. M. FIELDING: Si la Chambre veut bien me prêter son attention pendant quelques minutes, je crois pouvoir dire tout ce que j'ai à répondre avant que la séance soit ajournée à six heures. Je regrette que la motion ait dû se discuter en l'absence d'un si grand nombre de membres, parce que d'après les conversations que j'ai eues avec un grand nombre d'honorables députés des deux côtés, je suis persuadé que cette motion était vue d'un bien meilleur œil que ne l'indique la discussion. J'ai déjà laissé entendre que je n'avais aucune intention de demander à la Chambre de voter sur la motion. Si j'avais cru que cette motion aurait pour résultat de prolonger la session, comme l'a laissé entendre l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), je serais le premier à m'y opposer. Mais je ne pense pas qu'elle aurait ce résultat, je crois que son effet serait tout à fait autre.

Je sympathise avec les opinions exprimées par les honorables députés que mon

honorable ami de Maple-Creek (M. Maharg) je pense, a appelés les députés éloignés. Ils sont dans une situation différente des honorables députés qui viennent de Toronto et de Montréal, et je comprends leur attitude. D'autre part, je dois faire cette observation—qu'on ne trouvera pas inexacte, j'aime à le croire—qu'en jetant un coup d'œil sur les sièges vides, je trouve qu'il y a autant d'absents parmi les députés éloignés que parmi ceux qui demeurent moins loin. Je ne m'aperçois pas sur ce point que la distance fasse beaucoup de différence. Il y a une disposition de la part des députés à ne pas se soumettre aux longues séances continues, et si vous ne devez pas avoir un congé occasionnel—si vous devez siéger les mercredis soirs comme les autres soirs, jusqu'à onze heures, vous pouvez le faire théoriquement, mais en fait, non, parce que les députés ne seront pas présents à la séance. Quiconque en veut une preuve n'a qu'à venir dans cette Chambre presque tous les soirs après onze heures et il constatera, dans la plupart des cas, qu'il y a un peu plus d'un simple quorum sur les bancs du Gouvernement—c'est un fait réel.

La discussion s'est élargie au point de confondre l'idée d'une revision générale des règles de la Chambre. On a beaucoup parlé de questions intéressantes, mais elles n'ont pas de rapport avec la motion actuelle. Le premier ministre a, par exemple, parlé de motions pour siéger en subsides et d'amendements qui sont proposés. C'est un sujet très intéressant et j'aimerais pouvoir traiter un jour du véritable principe des amendements à la motion pour siéger en comité des subsides, mais ce n'est pas le moment de le faire.

Mon honorable ami de Maple-Creek (M. Maharg) est d'avis que le Parlement devrait se réunir plus tôt. Je partage absolument son opinion. Mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Currie) propose d'un autre côté que nous élargissions les bornes du règlement de clôture. La question a des aspects multiples. La proposition de mon honorable ami est peut-être sage. Cependant, ma motion se borne à une couple d'aspects particuliers de la question, qui relèvent asurément de la juridiction du Parlement; or personne n'a fait valoir une seule bonne raison à l'encontre de ma proposition. Il existe, au dire de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) une loi non écrite d'après laquelle aucunes questions importantes ne seront mises sur le tapis le lundi et le vendredi. Mon honorable ami a assurément fait une assertion gratuite à cet égard. Je n'ai jamais entendu parler de l'existence de cette loi non écrite. On a parfois suivi cette règle de s'abstenir de mettre sur le tapis des questions importantes le lundi et le vendredi par convenance; cependant, il n'existe pas de loi écrite ou non-écrite à ce sujet. Le meilleur témoignage que je puisse faire valoir à cet égard, c'est que vendredi dernier, le premier ministre a déposé une motion extrèmement importante et qu'il savait être d'une nature fort contestable. Cependant, le premier ministre a déposé cette motion vendredi; il a jugé qu'il avait parfaitement le droit de le faire et je ne trouve pas à redire à la ligne de conduite qu'il a suivie. La règle qu'a invoquée mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens) n'existe donc pas à mes yeux. Je ferai observer toutefois que si le Gouvernement refuse d'acorder une soirée libre, chaque semaine aux députés, ils prendront peut-être d'eux-mêmes ce congé hebdomadaire avec ce résultat que les délibérations du Parlement seront conduites en face de banquettes relativement désertes.

Je tiens également à faire une autre observation. On s'est étendu assez longuement sur le gaspillage du temps de la Chambre. Or, le Parlement se compose de 235 représentants du peuple—je crois que ce chiffre est exact—des hommes qui ont la tête sur les épaules possèdent une bonne dose d'intelligence. Or, ces hommes ont été envoyés ici pour surveiller l'administration des affaires publiques, de sorte que si nous tenons au régime démocratique, si nous désirons que le peuple soit réellement représenté au Parlement, il est nécessaire que les représentants du peuple manifestent leurs opinions de temps à autre. Il ne s'agit donc ni d'une perte de temps, ni d'un gaspillage des deniers publics— c'est purement et simplement l'un des traits caractéristique du régime démocratique sous lequel nous vivons. Relativement à ce prétendu gaspillage du temps de la Chambre on a formulé nombre d'observations qui sont absolument injustifiables.

J'ai encore une observation à faire avant de reprendre mon siège et elle a trait à une question à laquelle je ne trouve pas à redire personnellement, puisqu'elle n'est pas de nature à m'occasionner la moindre gêne. Certains de mes honorables collègues ne sont plus aussi jeunes que moi. Quelques-uns sont peut-être aussi jeunes que moi par le nombre des années; cependant ils ne jouissent ni de ma santé ni de ma vigueur. Il existe donc un certain nombre

d'honorables députés, tant de la droite que de la gauche—et pour être exact, ils sont peut-être plus nombreux du côté de la droite—dont l'état de santé ne leur permet pas d'assister régulièrement aux séances. Cependant, nous constatons que ces infortunés sont arrachés à leur lit de douleur et traînés ici à deux, trois, quatre ou cinq heures du matin, afin de prendre part à un débat ou de voter sur une question d'intérêt public. C'est là à mon avis, une situation extrêmement regrettable. La bonne administration des affaires publiques, le confort et la commodité des députés malades ainsi que l'intérêt public réclament l'adoption de règlements qui permettraient de prendre un peu plus soin de la santé de nos collègues invalides.

Monsieur l'Orateur, je désire retirer ma proposition.

(Le projet de résolution est retiré.)

COMPOSITION DU COMITÉ RELATIF AUX CHEMINS DE FER ET À LA MARINE MARCHANDE DE L'ÉTAT

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (premier ministre): Avec l'assentiment de la Chambre et en présence du chef de l'opposition, je propose de revenir aux motions afin que je sois en mesure de proposer la nomination d'un comité permanent relatif aux chemins de fer et à la marine marchande de l'Etat.

(La motion est adoptée.)

Le très hon. M. MEIGHEN: Je propose, appuyé par l'honorable M. Reid, ministre des Chemins de fer et Canaux:

Que les députés dont les noms suivent constituent le comité permanent créé le 8 courant, chargé de la publication de renseignements, du système de vérification, de la publication des détails que renferme le rapport annuel ainsi que des améliorations à opérer dans le présent système général d'administration des chemins de fer nationaux canadiens et de la marine marchande de l'Etat, et aussi la question de savoir s'il doit être maintenu en fonctions et être saisi dudit rapport:

MM. Allan, Ballantyne, Bureau, Cahill, Casgrain, Chaplin, Copp, Crerar, Devidson, Duff, Hocken, Long, Maclean (Halifax), Maclean (York); Manion, McLean (Royal), Mewburn; Murphy, Nicholson (Algoma), Papineau, Reid (Grenville), Reid (McKenzie), Stevens, Stewart (Lanark), Tweedie, White (Victoria).

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami a-t-il le droit de proposer sa motion sous cette forme? Elle est ainsi conçue: "Que le comité permanent créé le 8 courant".

Il peut être vrai que la Chambre ait ordonné la formation d'un comité, mais je ne pense pas que celui-ci ait été établi.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en ai fait l'observation. J'ai prié le greffier de la Chambre de bien vouloir préparer la motion et en voici le texte:

Que le comité permanent créé le 8 du courant,

L'hon. M. FIELDING: Si le premier ministre est satisfait, je retire mon opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: La question est celle-ci: Est-ce que la résolution du 8 a vraiment établi un comité?

M. l'ORATEUR: Non point.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, cette résolution devrait se lire comme il suit:

Que le comité permanent créé en vertu de la résolution du 8 courant, relatif au dépôt de renseignements...

Et le reste.

L'hon. M. FIELDING: Cela est juste.

M. l'ORATEUR: La Chambre décide-t-elle qu'elle adopte la motion ainsi modifiée?

(La motion, ainsi amendée, est adoptée.)

Le très hon. M. MEIGHEN: Je propose monsieur l'Orateur, que la Chambre revienne aux avis de motion.

(Cette motion est adoptée.)

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

Reprise de la séance

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE À L'EXPROPRIATION D'UN TERRAIN À LÉVIS POUR L'USAGE DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. W. S. FIELDING demande:

Copie de toute correspondance que le ministre des Chemins de fer et Canaux, ou qu'un fonctionnaire de ce département, à Ottawa, a échangée depuis janvier 1912 avec un fonctionnaire du chemin de fer Intercolonial, et qu'un fonctionnaire quelconque comme susdit, a échangée avec G. T. Davie & Sons ou un agent ou avocat de cette compagnie, touchant l'expropriation de terrains à Lévis, pour les fins du chemin de fer Intercolonial.

M. l'Orateur, l'affaire dont il s'agit dans cette motion remonte il est vrai à plusieurs années, mais le public n'en a eu connaissance que tout récemment à la suite d'une action intentée devant les tribunaux et qui s'y trouve encore. Au mois d'août 1912, le Gouvernement fédéral faisait l'acquisition, à Lévis, dans la province de Québec, pour l'usage de l'Intercolonial, d'un immeuble appartenant à la maison George T. Davie et fils et d'autres membres de leur famille. Au cours de l'opération, ils employèrent les services d'un M. T. W. Ogilvie & Company. Un peu plus tard, ils en-

gagèrent un membre du barreau de Montréal, M. C. A. Barnard. Ils étaient l'un et l'autre employés à conduire les négociations relatives à cet immeuble. Lorsque l'opération fut terminée en ce qui regarde le Gouvernement et que fut établi le chiffre de l'indemnité, une difficulté surgit entre les MM. Davie, propriétaires de l'immeuble, d'une part et d'autre part, MM. Ogilvie et Barnard, qui avaient eu à s'occuper des négociations.

Une dispute ayant eu lieu au sujet de la rétribution des services de ces derniers, les MM. Davie effectuèrent avec M. Barnard un règlement qui, selon les apparences, les satisfirent; mais ils ne furent pas aussi heureux dans le cas de M. Ogilvie, qui repoussa les offres qui lui furent faites. Sur ce, M. Ogilvie institua des poursuites devant les tribunaux de la province de Québec contre les MM. Davie. Ce fut ces derniers qui obtinrent gain de cause d'abord. L'affaire fut portée devant la cour d'appel de la même province, où de nouveau M. Ogilvie essuya une défaite. La cause fut alors portée devant la cour suprême qui, tout récemment, rendait une décision en faveur de M. Ogilvie, décision qui mit de côté le jugement des cours inférieures et ordonna un nouveau procès. Voilà où l'affaire en est rendue. Il n'est que juste de dire que, dans ces poursuites, le Gouvernement ne fut pas mis en cause, et il semble que ni le demandeur ni le défendeur n'aient eu intérêt à faire un examen des droits du Gouvernement dans l'affaire en question, si bien que, pour ce qui regarde ce dernier, les seuls renseignements que nous possédons viennent d'une source indirecte. C'est en parcourant les dossiers des tribunaux que nous pouvons en avoir un aperçu. Des renseignements de cette sorte sont nécessairement incomplets, et il ne serait pas prudent de se former une opinion en se basant là-dessus. Si donc, je rapporte les circonstances de l'affaire telles que nous les font connaître les dossiers des tribunaux, la Chambre voudra bien admettre néanmoins qu'il y a lieu à nous fournir des renseignements plus complets.

C'est le 12 août 1912 que le Gouvernement fit l'acquisition de l'immeuble dont il s'agit. Ce jour-là, l'ingénieur de l'Intercolonial dépose au bureau d'enregistrement du comté de Lévis un plan et une description de l'immeuble.

Je ne crois pas me tromper en disant que, conformément à la loi, et après dépôt du plan et la description, le titre de la propriété échut à la couronne, subordonnément, bien entendu, au droit du dernier possesseur de recevoir juste compensation.

[L'hon. M. Fielding.]

Eh bien, il y a deux méthodes, dont l'une ou l'autre peut être employée dans le cours ordinaire des affaires pour déterminer la compensation. Le Gouvernement peut lui-même, par telle méthode qui semble à propos, fixer la valeur de la propriété et peut en conséquence offrir le prix qu'il est disposé à payer. Si le dernier possesseur — que je désignerai comme étant le propriétaire actuel — est satisfait; s'il accepte le prix qui lui est offert, la transaction est close. Mais s'il n'est pas satisfait du prix offert, ou si aucune offre n'est faite, alors le propriétaire a le droit de porter sa cause en cour d'échiquier, et cette cour fixera le prix qui doit être payé.

Il me semble plutôt étrange qu'on n'ait suivi aucune de ces méthodes ordinaires. Le Gouvernement ne semble pas avoir fait aucun offre aux MM. Davie, et ceux-ci n'ont certainement institué aucune action en cour d'échiquier. Il semble qu'on ait laissé traîner toute l'affaire, dans l'attente que des négociations finiraient d'une manière ou d'une autre par amener une solution satisfaisante. Les MM. Davie semblent avoir pensé qu'il leur serait impossible de terminer cette affaire en une manière à la fois juste, simple, et convenant à des hommes d'affaires, c'est-à-dire présenter leur réclamation et l'établir. Ils ont semblé croire que des influences—j'emploie le mot qui figure au dossier — leur seraient nécessaires, et ils retinrent les services de M. Ogilvie, parce qu'ils crurent que son influence leur serait utile. Dans la suite, cela ne leur sembla pas suffisant, et ils retinrent les services de M. Barnard.

Je dois dire dès maintenant que M. Barnard lui-même déclare qu'il n'a pas été employé en sa qualité professionnelle; par conséquent, il ne fallait pas le considérer comme faisant seulement une demande pour services judiciaires ordinaires; il fut employé comme négociateur, comme il le dit lui-même, afin d'obtenir tout ce qu'il pourrait pour les parties. M. Barnard, je le répète, se trouva mêlé à la transaction quelque temps après que M. Ogilvie y fût devenu intéressé. Il semble que M. Ogilvie ait conduit les négociations en premier lieu, et que M. Barnard vint ensuite. A l'origine, il semble y avoir eu des négociations avec M. Gutelius et autres fonctionnaires de l'Intercolonial, mais quelque temps après il paraîtrait qu'on en vint à la conviction que l'affaire ne pouvait pas être réglée de cette manière, et qu'il faudrait avoir recours à de plus hautes autorités. Ce fut alors que M. Gutelius et les autres se reti-

rèrent et que la scène se trouva transférée à Ottawa.

Peu de temps après que les MM. Ogilvie eurent été employés ils écrivirent aux MM. Davie au sujet de l'indemnité à laquelle ils s'attendaient. Le 7 mai 1913, MM. J. W. Ogilvie & Co. écrivirent la lettre suivante à MM. George T. Davie & Sons, de Lévis, Québec:

Messieurs,—Le chemin de fer Intercolonial nous a communiqué un plan de votre propriété, située à Lauzon, Lévis, montrant le terrain qu'il désire exproprier, et sis entre la voie du chemin de fer Intercolonial et la grande route; la lisière de terrain ayant une superficie, d'après le levé préparé par C. A. Bourget, de 36,900 pieds carrés.

Afin de nous occuper de cette affaire avec l'Intercolonial, voudriez-vous bien nous écrire pour nous dire quel est le plus bas prix comptant que vous seriez disposés à accepter pour ces 36,900 pieds carrés de terrain. Sur réception de votre lettre, nous nous mettrons en communication avec les officiers compétents et nous essaierons d'effectuer une vente directement à l'Intercolonial sans avoir recours à des procédures en expropriation.

Dans l'espoir que vous donnerez à tout cela votre bonne attention immédiate, car il vaudrait mieux régler avec le chemin de fer avant que des procédures en expropriation soient inaugurées, nous demeurons,

Vos bien dévoués,
D. W. OGILVIE & Co.
Par D. W. Ogilvie.

Vous voyez ici que l'agent demandait à ses commettants un prix défini pour lequel ils seraient disposés à vendre leur propriété. Voici la réponse de George T. Davie & Sons, datée de Lévis le 14 mai 1913:

MM. D. W. OGILVIE & Co.
11, rue Saint-Sacrement,
Montréal.

Messieurs,—En réponse à votre lettre du 7 mai, nous devons vous informer que nous demandons un dollar et vingt-cinq cents ($1.25) du pieds pour notre propriété qui a été expropriée par le chemin de fer Intercolonial.

Vos bien dévoués,
GEO. T. DAVIE & SON
par J.O.A.V.

Cette lettre offrant le terrain à $1.25 le pied semble avoir été communiquée, bien que je ne sache pas comment, aux autorités de l'Intercolonial, car dans la suite quand M. Barnard essaya d'obtenir $3 du pied pour le terrain, il fut informé que cela était ridicule, car le Gouvernement était déjà en possession de l'offre de MM. Davie & Son de vendre à $1.25 du pied. Cela semble avoir été dans le moment un vrai "knock-out" pour les négociateurs. Ils se remirent cependant de leur surprise, et ils représentèrent que quand ils avaient offert le terrain pour $1.25 le pied, ils avaient voulu dire en réalité $1.75, et que l'erreur était simplement une erreur d'écriture.

Les négociations paraissent avoir duré quelque temps sur ce pied-là, et de fait, l'affaire a été enfin réglée indépendamment de la première offre. Au moment donné, la propriété a été offerte à M. Gutelius au prix de $1.75 le pied, et il a dit que c'était trop cher et il a refusé de l'acheter à ce prix-là. Après de nouvelles instances auprès du ministères faites par les principaux intéressés et leurs représentants, un règlement a été effectué pour une somme beaucoup plus forte que celle que Davie avait consenti à accepter. Vu ce qui s'est passé plus tard, il importe de prendre connaissance de cette lettre de George T. Davie et fils, signée par un de leurs employés, qui offrait la propriété pour $1.25 le pied, puis que subséquemment ils ont exigé un prix beaucoup plus élevé et représenté, je le répète, que cette lettre contenait une erreur de copiste.

Il semble que, lors du procès, celui qui avait écrit cette lettre, probablement d'après les ordres de George T. Davie et fils, n'était plus à l'emploi de ces derniers. Toutefois, il était disponible, mais on ne l'a pas cité comme témoin. Ni l'une ni l'autre des parties, j'imagine, ne tenait à faire la lumière sur cette offre de vente au prix de $1.25 le pied. Après que l'affaire a été bâclée, lorsqu'il n'y avait rien à débattre avec le Gouvernement, mais quand il existait un différend entre les anciens propriétaires et Ogilvie et Barnard, au sujet de la compensation, nous avons découvert dans le dossier, car je n'ai pas d'autre source de renseignements, une déclaration relativement à ce que M. Barnard pensait de cette erreur. Ecrivant à M. Ogilvie au sujet du règlement de la compensation, M. Barnard disait:

Nous avons réussi à leur obtenir...

Aux MM. Davie.

...$1.75, bien qu'ils eussent offert un jour d'accepter $1.25, et je ne conçois pas qu'ils puissent objecter à la remise de tout ce qui dépasse $1.75 le pied.

Telle est la lettre de M. Barnard à M. Ogilvie après que l'affaire eut été réglée avec le Gouvernement. M. Barnard a aussi écrit ceci à M. G. C. Stuart, C.R., de Québec, l'un des avocats dans l'affaire:

Quant aux Davie eux-mêmes, ils devraient se rappeler que les services d'Ogilvie, indépendamment de ces $15,586.15...

Cela a trait à un incident antérieur qui n'a pas d'importance ici.

...ont eu pour résultat de leur obtenir, en tout cas, pour leur propriété 50 cents, le pied, de plus qu'ils avaient un jour consenti à accepter, lesquels 50 cents représentent $188,450 pour 36,900 pieds; de sorte que, même s'ils paient à Ogilvie la somme à laquelle il a droit, selon moi, ils

auront encore $18,450 de plus que s'ils n'avaient pas traité avec Ogilvie.

Voilà la déclaration de M. Barnard. De plus, celui-ci a été témoin au procès, et ceci se trouve dans sa déposition:

Je pensais donc devoir faire observer à M. Stuart que, en réalité, nos services communs...

Ceux d'Ogilvie et Barnard.

...avaient en tout cas eu pour résultat d'obtenir $1.75 pour une propriété pour laquelle Davie avait consenti à accepter $1.25.

D. Etait-ce vrai?—R. Oui, c'était vrai.

On avait alors réglé avec le Gouvernement, voyez-vous; mais, bien que l'opération paraisse avoir été conclue en tenant pour acquis que l'offre de vendre à $1.25 était une erreur, nous constatons que M. Barnard, dans sa correspondance et dans sa déposition au procès, déclare et jure que $1.25 le pied, était vraiment le prix que Davie avait toujours consenti à accepter. L'histoire est trop longue pour que je l'impose à la Chambre, car je veux simplement faire voir des motifs suffisants pour exiger de plus amples renseignements. Dans les premiers temps, on ne semblait pas s'entendre sur l'étendue de cette propriété. Il y a eu un arpentage ou deux, et c'est de là que le malentendu a surgi. A un moment donné, on a parlé d'une plus grande superficie et M. Campbell, sous-ministre des Chemins de fer, a déclaré qu'il pensait qu'on avait compris dans cette propriété un terrain que l'Intercolonial possédait déjà. Toutefois, MM. Davie et fils réglèrent cette question à l'amiable, en déclarant que la propriété mesurait 36,900 pieds, et dans tous les pourparler subséquents, ils ont mentionné cette quantité et ils ont juré, lors du procès, que c'était là la superficie de la propriété. Lors de la signature du contrat, une plus grande étendue de terre a été mentionnée, et l'acte parlait de 63,000 et quelques pieds, au lieu de 36,900. A ce sujet, M. Barnard disait que cela lui paraissait avoir été une rouerie—je me sers de son expression—

L'hon. M. REID: L'honorable député a dit 69,000 pieds; il aurait dû dire 39,000.

L'hon. M. FIELDING: En effet. Le contrat mentionnait 38,000 et quelques pieds. M. Barnard disait qu'il ne pouvait pas comprendre la raison de cette substitution. En tout cas, disait-il, de ces 38,000 et quelques pieds, M. Davie ne recevait pas plus qu'il ne devait obtenir des 36,900. C'était, ajoutait-il, une rouerie dans le but d'inclure $5,000 qu'il devait retirer de l'opération; en ce qui le concernait, il ne voulait pas que cette somme fût ainsi comprise. Toutefois, cet incident n'a probablement pas eu d'importance sur la question principale. Celle-ci me paraissait être que Davie avait offert le terrain au Gouvernement pour $1.25 le pied et que, en fin de compte, l'Etat ne s'était pas contenté de payer $1.75 le pied, mais avait versé $5,000 de plus. Davie a payé $10,000 à Barnard pour ses services. On dira peut-être: "Si M. Davie jugeait bon de donner une somme de $10,000 à M. Barnard pour ses services, en quoi cela nous regarde-t-il; nous n'avons pas à nous en occuper". Nous n'aurions pas à nous en occuper s'il était absolument vrai que Davie eût payé ces $10,000; cependant, un plus ample examen nous fait voir qu'il n'a payé que $5,000 et que les autres 5,000 dollars ont été remis à M. Barnard en ayant recours au truc très commode d'ajouter cette somme à la note du Gouvernement et de la faire payer par celui-ci. M. Barnard a bien reçu $10,000 mais la moitié seulement provenait de M. Davie.

Le dossier semble prouver très clairement que le Gouvernement a finalement payé $1.75 pour un terrain qu'on lui avait offert à $1.25 le pied. Ce n'est pas tout; il a aussi déboursé une autre somme de $5,000 dans les circonstances que j'ai racontées.

Tels sont les faits révélés par les procédures judiciaires. S'il est vrai qu'une offre a été faite de bonne foi et que M. Barnard la considère ainsi — offre de vendre cette propriété à $1.25 le pied — et que les pourparlers aient duré longtemps et se soient continués à Ottawa, les négociateurs ayant été employés lorsqu'on n'en avait pas besoin, il me semble que rien ne saurait être plus clair que le fait que l'Etat a payé 18,000 et quelques dollars de plus que ce que le propriétaire consentait à accepter, et qu'une autre somme de $5,000 est tombée dans le gousset de M. Barnard et non dans ceux des MM. Davie. Ces faits ne nous ont été révélés qu'au cours des procédures judiciaires. Je le répète, on ne découvre qu'un coin de l'affaire; je ne veux pas tirer de conclusion de renseignements aussi incomplets que ceux-là. Je reconnais volontiers que nous devrions réserver notre décision, et c'est dans cette pensée que j'expose les faits. Tout ce que je demande, c'est que, vu ce qui a été révélé devant la cour — je n'ai pas d'autre source de renseignements — la Chambre adopte le projet de résolution grâce auquel nous obtiendrons tous les documents qui se rapportent à cette affaire.

L'hon. M. REID: Quand cette motion a été inscrite au Feuilleton j'ai de-

mandé à l'un de mes employés de recueillir tous les faits ayant trait à cette question, pour être en état de répondre à mon honorable ami lorsqu'il présenterait son projet de résolution à la Chambre. Je regrette de dire qu'à six heures je n'avais pas reçu les renseignements demandés; cependant, depuis j'ai tâché d'obtenir autant de lumière que j'ai pu afin d'en faire profiter la Chambre ce soir.

Qu'il me soit permis de dire en commençant qu'il n'y a pas de raison de ne point déposer tout le dossier ayant trait à cette opération, et que ces documents seront communiqués à la députation sous le plus bref délai. Toute cette affaire, du commencement à la fin, s'est passée avant mon entrée au ministère, je n'étais donc pas au courant des faits; mais voici ce qui en est d'après ce que j'ai pu apprendre pendant le court espace de temps qui s'est écoulé depuis six heures.

Le 15 décembre 1911, la ville de Lévis a appris aux fonctionnaires des Chemins de fer qu'elle se proposait de renoncer aux parcs à bestiaux dont l'Intercolonial s'était servi jusqu'à ce moment-là. Après avoir examiné divers emplacements pour l'établissement d'un nouvel enclos, les hauts fonctionnaires du chemin de fer décidèrent que ce terrain était le meilleur et qu'ils devraient tâcher d'en obtenir la possession. En conséquence, M. Brady, administrateur de l'Intercolonial, a, le 2 juillet 1912, fait savoir au ministre des Chemins de fer de ce temps-là, feu M. Cochrane, que la propriété devrait être achetée, et le 12 août, environ un mois plus tard, elle a été acquise par expropriation aux termes d'un décret du conseil rendu sur la proposition de M. Cochrane. L'affaire en resta là pendant à peu près deux ans. Dans l'intervalle, les pourparlers allaient leur train entre M. Gutelius et D. W. Ogilvie & Cie, représentant G. T. Davie & fils, de Lévis. Je crois savoir que M. Gutelius a offert $1.75 le pied, mais que ce prix a été refusé. M. Gutelius a donc nommé, comme c'était l'usage, trois estimateurs: Jos. Gosselin, entrepreneur de Lévis, Télesphore Charland, maire de Lauzon, et Jos. Edouard Parent, de Beauport, pour établir la valeur du terrain.

L'hon. M. FIELDING: A quelle date ont-ils été nommés?

L'hon. M. REID: Ils ont été nommés le 30 décembre 1913, sur la proposition du ministre des Postes, en date du 16 décembre 1913, pour savoir si $1.75 le pied carré était un prix juste et raisonnable. Ces arbitres ont fait leur rapport le 2 février 1914; ils évaluaient le terrain à $3 du pied carré. Le 30 janvier 1914, D. W. Ogilvie et compagnie ont renoncé à leur promesse de vente pour le prix le plus bas—celui de $1.75, je suppose—et le 4 avril, ont donné le prix de $2.75 le pied carré. Les négociations se sont poursuivies entre D. W. Ogilvie et compagnie, par l'intermédiaire de leur avocat, M. Barnard, et, finalement, le 15 mars 1915, M. Barnard, à la suite d'une entrevue, a offert un règlement de $69,575 dont $9,575 comptant avec intérêt, et $60,000 avec intérêt à 4 p. 100 de la date de prise de possession, payables aux dates qu'il plairait au Gouvernement. M. Gutelius, dans sa note, dit:

> Quant à moi, j'avais l'intention de proposer d'accepter $1.75, et j'espérais que les évaluateurs trouveraient cela juste et raisonnable. Cependant, comme ils ont haussé ce prix à $3 le pied et, comme les propriétaires semblaient être au courant, l'affaire est devenue plus difficile, de sorte que le règlement qui a été finalement accepté a été selon moi une bonne opération et moins que la cour d'échiquier nous aurait accordé, vu que nos propres évaluateurs se seraient efforcés de défendre, devant le tribunal, leur évaluation de $3 le pied carré.

Je mentionne ces faits uniquement pour montrer que M. Gutelius, comme administrateur général, essayait de protéger les intérêts du chemin de fer et du Gouvernement, en s'efforçant d'obtenir la propriété à aussi bon marché que possible, et aussi pour montrer que M. Cochrane a suivi l'avis de ses fonctionnaires et qu'il a agi de bonne foi. Je suis convaincu que, s'il y a eu quelque erreur, mon prédécesseur n'en a rien su, pas plus que M. Gutelius. Sur la proposition de M. Cochrane, le décret du conseil, daté le 26 octobre 1915, ordonnait d'accepter $69,575 en échange de 38,723 pieds de terrain. Tel était le décret officiel, et, d'après les renseignements que j'ai reçus après six heures, je pense qu'il était entendu que les $60,000 ne seraient pas payés avant deux ans avec intérêt à 4 p. 100. Le paiement final a été fait, je crois, en 1918. Naturellement, il l'a été après que je fus nommé ministre, mais l'affaire avait déjà été réglée, de sorte que j'en ai entendu parler pour la première fois lorsque l'honorable député a fait paraître sa résolution au Feuilleton. Comme je l'ai dit, toutefois, en ce qui concerne le ministère, l'opération a été faite de bonne foi par les fonctionnaires et par le ministre et, s'il y a eu des commissions ou autre chose, ils l'ignorent totalement. Nous déposons les documents avec plaisir pour que cette

affaire soit examinée du commencement à la fin.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai guère à ajouter à ce qui a été dit. Je sais que l'incident a dû se produire longtemps avant l'arrivée du ministre dans le département, et je ne désire aucunement lui imputer de blâme. Mais les faits que j'ai rapportés, en m'appuyant sur l'autorité des tribunaux, prouvent la nécessité d'une plus ample enquête. Je ferai observer un ou deux points en réponse à mon honorable ami. Il dit qu'un décret du conseil a ordonné de payer cette somme pour 39,000 pieds environ.

L'hon. M. REID: 38,723 pieds.

L'hon. M. FIELDING: Oui, presque 39,000 pieds. MM. Davis, dans toute la dernière partie des négociations, ont soutenu, et, au procès, ont juré qu'il n'y avait que 36,900 pieds. Rien ne montre jusqu'à présent, qu'il y ait eu près de 39,000 dans la transaction. M. Barnard aurait suggéré qu'il y avait une manœuvre pour couvrir quelque chose qu'il n'aurait pas voulu. Mon honorable ami dit que l'on a adopté un décret pour payer $69,575, mais 36,900 pieds à $1.75 ne se montent pas à cette somme, mais à $64,575 seulement. Il semble que MM. Davie et compagnie ont offert la propriété à $1.25 le pied, et bien que l'on ait prétendu qu'il y aurait eu erreur, nous avons la déposition de M. Barnard qui jure que cette somme était exacte, que MM. Davie avaient 50 cents de plus le pied carré qu'ils n'avaient demandé. Ils ont reçu, non pas $46,125, somme qu'ils étaient prêts à accepter, non pas les quelque $64,000 qui représenteraient le montant à $1.75 le pied, mais le prix plus élevé de $69,575. A première vue, cette opération semble étrange. Je n'insisterai pas, parce que je sais que les renseignements sont incomplets, et il vaut mieux attendre tous les documents avant de nous prononcer.

(La motion est adoptée.)

CORRESPONDANCE RELATIVE A LA LOI DES JUGES DE 1920

L'hon. M. LEMIEUX demande:

Copie de toute correspondance entre le juge en chef de l'Ontario et un député parlementaire au sujet de la loi des juges adoptée à la session de 1920.

Je n'ai rien à dire de cette motion, sauf qu'il est dans l'intérêt public que cette correspondance soit déposée sur le bureau de la Chambre. On m'a dit qu'il y avait eu correspondance entre le Gouvernement, particulièrement entre le ministre de la Justice (M. Doherty) et le premier ministre (M. Meighen) et le juge en chef de la province d'Ontario, concernant la loi des juges telle que modifiée par la législation de l'an dernier. Lorsque cette correspondance aura été déposée sur le bureau, nous serons en position de discuter la question plus amplement.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Je n'avais pas remarqué cette motion au Feuilleton. Je vais m'assurer s'il y a aucune correspondance de caractère officiel qui devrait être produite. S'il y en a, je serai heureux de la déposer.

(La motion est adoptée.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. LEMIEUX: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je dois dire que j'avais compris que nous devions revenir sur d'autres motions.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): J'ai compris autrement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Lemieux) dit qu'il y avait eu entente que la Chambre reviendrait sur certaines motions qui ont été adoptées. Il serait à propos que le Gouvernement exprime son désir à ce sujet.

L'hon. M. REID: J'avais compris que la Chambre passerait ensuite à l'ordre du jour. Cependant, j'avais l'impression que nous examinerions la motion n° 15, touchant la question du canal de drainage de Chicago, dans laquelle, je crois, le ministre de la Marine est intéressé.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je désirerais que mon honorable ami réserve la motion; je n'ai pas eu l'occasion de l'examiner.

L'hon. M. LEMIEUX: Jusqu'à lundi prochain?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

RÉDUCTION DU PERSONNEL SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. COPP: Je désire faire allusion à une question dont s'est occupée la presse ces deux ou trois derniers jours, et il me ferait plaisir que le ministre des Chemins de fer m'en dise son opinion. Je veux parler de la réduction du nombre d'ouvriers dans les ateliers du National-Canadien, dans la ville de Moncton. Le bruit court que 600 à 800 ouvriers doivent être renvoyés des ateliers du National-Canadien, dans cette ville. Ce

rapport est-il exact, et si oui, cette ordre en est-il une d'urgence temporaire seulement ou est-elle permanente? C'est une question très importante pour ceux qui demeurent en cette ville tout aussi bien que pour le public en général. Le ministre voudrait-il bien en faire un rapport à la Chambre?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux: L'honorable député a eu l'obligeance de m'avertir à six heures de son intention de porter cette question à l'ordre du jour. J'ai appelé le président Hanna à Toronto, et lui ai demandé quelle était réellement la situation. M. Hanna m'informe que les affaires des chemins de fer ayant diminué, ils ne pourraient trouver assez d'ouvrage dans les ateliers pour tous les employés. Ils ont donc offert de garder tous les ouvriers et de réduire de moitié les heures de travail. Tous les ouvriers dans les ateliers à l'ouest de Port-Arthur ont accepté. Ceux qui sont employés sur les chemins de fer nationaux ont refusé en corps, et l'administration n'a pu faire autrement, en conséquence, que de laisser partir temporairement les ouvriers surnuméraires. Dès qu'il y aura de l'ouvrage, ces hommes seront réinstallés.

PRIX DES RAILS DESTINÉS AUX CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. DOUGLAS: Je désire attirer l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux à une dépêche qui a paru dans la presse canadienne d'hier, aussi bien que dans les journaux d'aujourd'hui, et qui se lit comme suit:

Offre de laminer les rails au prix coûtant pour le réseau national canadien

Sydney (N.-E.), 9 avril.—M. R. M. Wolvin, président de la Dominion Steel Company, a dit à la presse canadienne aujourd'hui, que la compagnie avait offert de laminer des rails pour le chemin de fer National-Canadien, au prix de revient, mais il a nié positivement la nouvelle contenue dans une dépêche d'Ottawa, laquelle annonçait une commande considérable de rails à la compagnie par le ministère des Chemins de fer.

Vu l'importance de la question et le chômage dont on souffre à Sydney et à Glace-Bay, en raison de la faible activité de l'exploitation des houillères et des aciéries, je veux demander au ministre s'il a une déclaration quelconque à faire sur le sujet.

L'hon. M. REID: J'ai lu l'article en question et je tiens à faire la déclaration suivante à son sujet:

Les chemins de fer nationaux canadiens possèdent les rails nécessaires aux remplacements et aux réparations pour 1921. Malgré ceci, ils ont offert d'acheter une grande quantité de rails destinés à des nouveaux travaux. Ils ont offert à la compagnie des aciéries d'Algoma, le même prix que celui qui lui avait été payé pour des rails en 1920, c'est-à-dire, $55 la tonne; A la compagnie Dominion Iron and Steel ils ont offert le même prix, et les deux compagnies ont refusé, en demandant des prix plus élevés. Vu que ces usines ont diminué les salaires de leurs ouvriers et qu'aux Etats-Unis on offre les rails à $47 la tonne, on ne croit pas raisonnable que le Gouvernement soit obligé de payer un prix surélevé pour les rails en 1921.

LE RAPPORT DU DÉPARTEMENT DE L'HYGIÈNE

M. McGIBBON (Muskoka): Le ministre de l'Hygiène voudra-t-il dire si ce département publie un rapport et, dans l'affirmative, quand ce rapport sera soumis au Parlement.

L'hon. J. A. CALDER (ministre de l'Hygiène): Si je ne fais pas erreur, on a déjà déposé ce rapport sur le bureau. Si on ne l'a pas fait, je m'enquerrai et verrai à ce qu'il soit déposé le plus tôt possible.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF AU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de résolution de M. Campbell, ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le travail sur le chemin de fer de la baie d'Hudson soit repris dès que la situation financière le permettra, et que l'entreprise soit achevée dans le plus bref délai possible.

M. l'ORATEUR: Si je ne me trompe l'honorable député qui a proposé la résolution désire répliquer.

M. CAMPBELL: J'ignorais que cette question viendrait sur le tapis, ce soir. Mais la question venant sur le tapis et l'occasion m'étant offerte de répondre à quelques-unes des affirmations faites au cours du débat engagé il y a quelques jours, je profiterai de l'occasion pour dire quelques mots. Et tout d'abord, me sera-t-il permis d'exprimer ma surprise, sinon ma stupéfaction, du flegme avec lequel le ministre des Chemins de fer (M. Reid) a laissé percer son insouciance à l'égard des engagements et des promesses du Gouvernement en ce qui regarde ce projet. Certes, le pays est en assez triste état, quand un Gouvernement responsable, ainsi que nous supposons qu'il en possède un, à l'heure présente, peut de gaîté de cœur écarter des engagements solennels qu'il a pris sur une question d'importance nationale telle que la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. La seule excuse, sinon la principale, fournie par le ministre de l'ignorance

absolue de la part du Gouvernement et du parti qui l'appuie des promesses faites et des engagements pris à propos de ce chemin de fer, a été le fait—ou le prétendu fait—que l'état des finances canadiennes n'accuserait pas un crédit supplémentaire destiné à cet ouvrage, à l'heure présente. En vérité, monsieur l'Orateur, on a fait cette déclaration, bien qu'on dépense l'argent, sans compter, pour toutes sortes d'entreprises publiques, telles que la construction de navires et de bassins de radoub, la continuation du projet d'amélioration de la voie du Saint-Laurent et diverses autres entreprises. En parcourant le budget supplémentaire de l'exercice en cours, nous trouvons que des montants dont les chiffres varient de deux à cent millions sont dépensés, dans différentes parties du Canada, pour des travaux publics de cette nature. Toutefois, on nous dit qu'on ne peut disposer d'une somme relativement aussi minime que $1,700,000 pour achever le chemin de fer de la baie d'Hudson pour lequel on a déjà dépensé 21 millions.

Deux membres de l'opposition libérale, l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) et l'honorable représentant de Lotbinière (M. Vien) ont critiqué le projet et cité des témoignages rendus dans le passé, contre l'entreprise. Or, ainsi que je l'ai déjà fait observer, la preuve qu'ils ont citée n'est pas nouvelle; on l'a invoquée dans cette Chambre, de temps à autre, suivant les circonstances, et on l'a réfutée. A la suite des travaux de ces différentes commissions et d'enquêtes tenues de temps à autre, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier commença la construction de ce chemin qu'il avait l'intention de parachever, ce qui ne lui fut pas permis d'accomplir. Après l'élection générale de 1911, un autre gouvernement prit les rênes du pouvoir. Il continua l'entreprise, à la suite de nouvelles études.

La dernière fois qu'il a été question de cela, j'ai donné à entendre que, pour ne pas retarder les travaux de la Chambre, je n'entrerais pas dans les détails de l'enquête qui a été faite à ce sujet. Les témoignages qui sont très longs couvrent plusieurs volumes. Je me contenterai, ce soir, de rappeler aux honorable député les déclarations faites par sir Wilfrid Laurier et ses ministres et de leur demander s'il repudient la décision prise par sir Wilfrid et ses ministres, alors qu'après avoir soigneusement examiné le projet, ils entreprient la construction de ce chemin de fer en 1907. Je poserai la même question aux députés ministériels. Répudient-ils les déclarations de sir Charles Tupper, de l'ancien premier ministre sir Robert Borden, du premier ministre actuel, du ministre du Commerce et d'autres que j'ai citées au cours des quelques remarques que j'ai faites l'autre jour et qui sont franchement en faveur du projet? Je demande aux honorables députés de la droite s'ils répudient les déclarations faites par ces hommes d'Etat et leurs collaborateurs.

L'honorable député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) a fait dans un débat précédent, un récit vraiment macabre de tous les actes horribles qu'il avait, à différentes reprises, commis dans le passé, et il a ajouté que, aujourd'hui, il n'en fait pas une question politique. Je voudrais bien que l'honorable député me dise quels sont ceux qui actuellement en font une question politique. Est-ce que ce sont ceux qui demandent la réalisation des promesses faites par le Gouvernement, ou bien ceux qui veulent mettre de côté le projet promis, entrepris et presque complètement exécuté pour le remplacer par un autre qui avait uniquement pour objet de gagner une élection? Quels sont ceux qui en font une question politique, quand après avoir dépensé tant d'argent dans le projet de chemin de fer de la baie d'Hudson nous voyons ce projet mis de côté et construire à la place un bassin de radoub à Esquimault, en exécution de la promesse faite pour gagner l'élection de Victoria il n'y a pas très longtemps. Il semble que les honorables députés suivent le même programme que mon honorable ami d'Oxford a appuyé autrefois, malgré qu'il s'en repente aujourd'hui. Je demande à mon honorable ami si les estimations budgétaires concernant la construction de bassins de radoub, l'amélioration des canaux et autres travaux qui sont au programme du Gouvernement indiquent un désir bien sincère d'économie. J'ai l'intention, monsieur l'Orateur, quand ces questions viendront définitivement devant nous, de m'assurer si la Chambre se fait une idée exacte de la situation et si nous allons faire des économies sur un point et non sur tous. Si nous voulons faire des économies, comme je le désire ardemment, il nous faut en faire partout et non pas seulement en ce qui touche une région plutôt qu'une autre.

L'honorable député d'Oxford-Nord a aussi commenté certains renseignements qui lui auraient été donnés au sujet des travaux considérables de dragage qu'il fallait faire à Port-Nelson. En réalité, si l'honorable député avait voulu se renseigner comme il faut sur ce sujet, il aurait pu aller au département des chemins de fer où, l'ingénieur en chef lui aurait donné des détails

exacts. L'honorable député a répété ce que quelqu'un lui a raconté. Eh bien, qu'il aille aux informations, et cette histoire lui sera catégoriquement démentie. Avec d'autres députés, il nous a présenté un tas de témoignages de source plus ou moins autorisée et s'est servi de cela pour combattre un projet qui a été soigneusement examiné, qui a été reconnu comme étant raisonnable et praticable, et dont la possibilité d'exécution n'est pas à discuter en ce moment.

D'après les dires de certains députés, on prétendrait que la route de la baie d'Hudson est toute faite. Cela ne s'est jamais vu au Canada. La route du Saint-Laurent n'était pas toute faite. Je me rappelle fort bien d'un voyage à bord du *Victorian* il y a quelque quinze ans. Il y avait quelques heures que nous avions quitté Montréal, quand, vers neuf heures du matin nous nous sommes échoués de ce côté-ci de Québec où on fut obligé de transporter les passagers dans les canots de sauvetage. Personnellement, j'ai perdu tant de temps qu'il m'a fallu abandonner le voyage. On m'a dit que le paquebot était resté échoué pendant plusieurs mois. Si pareil incident était arrivé sur la route de la baie d'Hudson, l'honorable député en aurait profité pour condamner le projet. Cependant, on a dépensé des millions pour la route du Saint-Laurent, et malgré qu'elle ne soit pas tout à fait ce que nous voudrions qu'elle fut, on ne la condamne pas. Mais si l'on dépensait de ce qu'on a dépensé pour le Saint-Laurent seulement la moitié pour la route de la baie d'Hudson, je suis sûr qu'on réussirait. Quant à mon honorable ami de Battleford...

M. LONG: Battleford-Nord.

M. CAMPBELL: Touchant mon honorable ami de Battleford-Nord et en dépit du ton critique de ses observations, je crois qu'il est pour ainsi dire conséquent avec ses déclarations. Je pourrais dire ici que, dans toutes mes observations, je n'ai pas eu l'intention de blâmer mon honorable ami. Je crois qu'il a sincèrement étudié la question—chose que d'autres députés n'ont pas fait—mais qu'il ne voit pas comment il pourrait actuellement appuyer la continuation du projet. Il a lu un article du *Grain Growers Guide*—je ne l'ai pas sous la main, car je ne croyais pas que cette question serait soulevée—écrit par quelqu'un qui a visité la baie et qui critique avec sévérité les travaux accomplis. Je partage l'avis de ce critique, parce que les travaux me semblent avoir été embrouillés du commencement à la fin et qu'ils ont été dirigés de manière à démontrer que le projet est impraticable. Comme lui, je crois que certains des travaux exécutés ne sont pas satisfaisants, sans doute parce qu'on n'avait pas suffisamment poussé les recherches, mais je ne suis plus du tout de son avis quand il dit que les travaux peuvent être impunément suspendus jusqu'à ce qu'on termine une enquête complète. Je dis qu'une partie du travail devrait continuer tandis que d'autres travaux, comme, par exemple, la construction des têtes de ligne, devraient être étudiés.

Il y a peu de temps j'ai fait au très honorable premier ministre une proposition qui me semble atteindre le but cherché. Le régalage est complété jusqu'à la baie et j'ai suggéré qu'on pose les rails sur un parcours de 40 milles à partir de l'extrémité actuelle des rails, ce qui pousserait la ligne jusqu'à la tête de navigation de la rivière. Le Gouvernement possède et exploite un bateau à roues arrière qui est à Port-Nelson et, si mon conseil est adopté, ce bateau servirait à relier le chemin de fer à la baie. Les frais ne seraient pas excessifs et ce moyen permettrait le transport d'hommes et matérieux à la baie pour continuer les travaux ou les recherches à cet endroit. On me dit que l'exploitation des pêcheries commencera dès que la ligne sera reliée à la baie. Un fonctionnaire supérieur du ministère de la Marine et des Pêcheries me dit que le département avait l'intention, et je demande au ministre de me corriger si je fais erreur, de mettre en exploitation des chalutiers à vapeur dès que la ligne sera terminée jusqu'à la baie. On me dit que c'était le projet du ministère avant que la guerre éclatât, mais qu'il a été obligé de l'abandonner et d'attendre jusqu'au moment où l'on pourra avoir des moyens de communication avec la baie par chemin de fer ou autrement. Il y a quelques jours, j'ai reçu d'un monsieur intéressé dans des propriétés minières, une lettre où il me dit que lui et ses amis attendent que la ligne soit terminée pour commencer l'exploitation de leur mine sur la côte est de la baie, car il fait partie d'un groupe important de mineurs. Il me demande quelles sont les perspectives d'arriver là cette année. Si nous pouvions faire ce raccordement maintenant, nous pourrions aussi entreprendre une quantité de travaux d'exploration et ceci ajouterait au transport qui se fait pour la construction de la voie.

J'ajouterai quelques mots au sujet des déclarations du ministre des Chemins de fer. Il nous a dit que le chemin de fer ne rapportait rien. Naturellement, c'est très

vrai. Est-il quelqu'un à la Chambre qui puisse citer une entreprise publique, dépendant de l'honorable ministre, qui soit payante? Le jour qui a suivi le débat sur cette question le ministre nous a présenté un état touchant les chemins de fer nationaux, et si jamais on a vu une entreprise peu rémunératrice, c'est bien là le plus frappant exemple. Je pourrais nommer une foule d'autres entreprises qui tombent sous la juridiction de son département et qui ne valent pas mieux sous ce rapport, comme, par exemple, le canal Welland et le canal de la Trent, auxquels il s'intéresse si particulièrement. Quant à ce qui regarde le chemin de fer de la baie d'Hudson, on n'a jamais cru que ce projet pourrait être avantageux localement. L'idée était de mettre en communication les champs de blé de l'Ouest et la baie d'Hudson, et le commerce local n'a jamais intéressé ceux qui ont conçu l'entreprise. Mais, dans l'intervalle, nous avons constaté que le pays traversé par cette voie n'est pas le désert inhabité que nous imaginions et qu'il s'y trouve des ressources susceptibles de créer un trafic local si elles sont bien exploitées. Il est donc possible que ce trafic local puisse contribuer partiellement au surplus d'exploitation une fois que la ligne sera complètement terminée et organisée. La ligne devait aller jusqu'à Port-Nelson et, pendant la guerre, les travaux ont été poussés avec activité pour être suspendus quand la paix est arrivée.

La voie est à peu près aux deux tiers contruite et les travaux ont été abandonnés en plein champ. Elle est exploitée, non pas sur les 332 milles de rails, mais sur environ 214 milles seulement. Elle ne va nulle part en particulier et en vérité, comme je l'ai déjà dit, elle n'aboutit nulle part. Comment peut-on s'attendre que cette ligne fasse des bénéfices dans ces conditions? Pourtant mon honorable ami dit que nous allons arrêter les travaux parce qu'elle ne donne pas de bénéfices, et que nous allons nous lancer dans des dépenses de millions de dollars pour d'autres travaux dont nous n'espérons tirer absolument aucun revenu.

Une délégation de membres de la Chambre a porté une fois la question devant certains membres du cabinet et un des ministres a dit alors qu'il fallait économiser et que d'après lui on ne ferait pas de travaux publics cette année, bien qu'un grand nombre de localités désiraient avoir des travaux, comme l'Ouest voulait voir terminer le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je demandai s'il avait quelques édifices en construction, tels que des bureaux de poste ou autres édifices de ce genre qu'on aurait laissé inachevés sans toit et qu'il se proposait de laisser en l'état jusqu'à ce que les conditions financières s'améliorent. Il répondit qu'il n'y avait pas de cas de ce genre. Ce cas aurait été analogue aux conditions qui existait à propos du chemin de fer de la baie d'Hudson en ce moment.

Je pourrais dire, monsieur l'Orateur, et je l'ai déjà dit auparavant, que si c'était une proposition nouvelle je ne dirais pas un mot en sa faveur; je ne ferais pas une seule requête pour que l'on commence les travaux. De plus, si le chemin de fer de la baie d'Hudson n'avait été construit que sur une longueur d'une centaine de milles ou environ, vous ne m'entendriez pas dire un mot pour demander en ce moment le prolongement de la ligne. Mais aucune de ces conditions ne s'applique au projet de chemin de fer de la baie d'Hudson. Le remblai de la voie est presque achevé, les rails sont posés sur les trois quarts de la voie, environ la moitié de la ligne est en exploitation et il ne reste plus qu'une dépense comparativement faible pour faire communiquer le Pas et la baie. Ces faits étant exposés, pour protéger l'argent que nous avons aventuré dans l'entreprise et pour en tirer quelque chose; afin d'en faire dans le vrai sens du mot une affaire, on demande d'entreprendre certain travaux de construction. Le ministre les Chemins de fer a laissé entendre que toute dépense faite au compte des chemins de fer était nécessaire pour la construction des embranchements dans l'Ouest et il a dit que j'étais allé le voir plusieurs fois à propos de la construction de ces embranchements. C'est très vrai, je m'intéresse autant à la construction des embranchements du réseau des chemins de fer nationaux canadiens qu'à celle du chemin de fer de la baie d'Hudson. Mais le fait est que l'argent n'est pas employé pour la construction de ces embranchements dans l'Ouest. Le programme de 1919 pour la construction des embranchements n'a pas été mis à exécution. Quand le ministre donne comme alternative à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, l'achèvement de ces embranchements, il tente simplement de nous jeter de la poudre aux yeux car le programme des embranchements comme je l'ai dit n'est pas exécuté. A différentes époques, des députations de l'Ouest ont demandé non seulement la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, mais aussi celle de certains embranchements. Le ministre a dit: Nous ne pouvons pas

construire les deux; voulez-vous ces embranchements ou le chemin de fer de la baie d'Hudson? C'est une proposition très injuste? Je me souviens que cette question a été posée en termes très précis à une députation du district de Melfort dans la Saskatchewan et la réponse a été: Allez de l'avant avec la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, si vous ne pouvez pas nous donner les deux. Dans la résolution sur ce sujet que les membres de l'Ouest ont signée on déclarait qu'il fallait construire les embranchements nécessaires en plus de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson; que le premier travail devait être fait sans laisser le second inachevé. On a soulevé la question des terminus. Ma proposition permet la continuation de l'enquête pour fixer le terminus. Il y a une impression dans tout le pays qu'on n'a pas choisi le terminus convenable. J'ai évité avec soin la discussion au sujet du terminus; je ne suis pas prêt à dire d'une façon définitive si on a choisi le terminus qui convient. Je ne suis pas un ingénieur, tout en ayant mon opinion sur la question, car j'ai été à la fois à Churchill et à Nelson. Il est possible que les ingénieurs puissent faire un terminus satisfaisant à Nelson; ce n'est pas à moi à le dire.

Cependant, il est évident qu'en certains milieux on croit à tort ou à raison que les experts n'ont pas fait une enquête assez sérieuse avant de s'arrêter sur le choix du terminus. Je réitère donc la proposition que j'ai déjà faite: Que le Gouvernement termine le construction de la voie ferrée jusqu'à la tête de la navigation sur le fleuve Nelson. Après cela, si le Gouvernement a des doutes sérieux — bien qu'il n'en ait encore rien laissé voir — sur le choix du terminus, qu'il fasse faire une enquête à fond par des experts compétents. Au cas où il serait jugé à propos de choisir un autre port, cette modification n'entraînerait pas de travaux supplémentaires, puisque le détour se ferait d'un endroit situé au delà du terminus de la voie dont je suggère le parachèvement.

En terminant, monsieur l'Orateur, je désire insister sur le fait que ce sont les gens de l'Ouest, et non la population du reste du pays, qui paient pour la construction de ce chemin de fer.

Des étendues de terrain ont été mises en réserve dans tout l'Ouest afin de réaliser les sommes nécessaires à l'exécution de cette entreprise. Je le répète, une partie de ces terres d'une valeur d'environ $28,000,000, ont déjà été vendues—du moins à venir jusqu'à l'année dernière; la somme doit être encore plus considérable à l'heure qu'il est. Or, quel usage le Gouvernement fait-il de cet argent? Ces deniers sont destinés m'a-t-on dit — et on l'a répété au cours de débats antérieurs — à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Cependant, au lieu de faire exécuter les travaux auxquels ces sommes doivent être consacrées, le Gouvernement a décidé de les suspendre pour l'instant et il ne veut pas se prononcer à l'égard de la date où ils seront repris.

Je soutiens donc que personne n'a fait valoir une seule bonne raison contre le plan de parachever les travaux jusqu'à l'endroit que je propose. La question d'économie n'a rien à voir en toute cette affaire. L'Ouest ne ferait pas entendre la moindre protestation contre l'abandon des travaux sur la ligne de la baie d'Hudson, si le Gouvernement pratiquait ailleurs la plus grande économie. Cependant, lorsque le Gouvernement dépense les deniers publics sans compter pour l'exécution d'entreprises qui ne sont pas susceptibles de donner des revenus au pays, l'Ouest n'est pas traité avec justice, c'est évident; on nous sacrifie à des intérêts qui ont plus d'emprise que nous sur le ministère pour des raisons que nous soupçonnons.

Maintenant, j'ignore si j'ai le droit à cette étape de retirer ma résolution, en face de l'amendement auquel elle a donné lieu. Cependant, la résolution, avec cette modification, ne saurait être d'aucun bénéfice pour l'Ouest et je ne vois pas ce que nous aurions à y gagner en provoquant un scrutin.

Si j'en ai le droit, je demanderai à retirer la proposition.

(La motion est retirée.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi (bill n° 18), déposé par M. Tweedie, tendant à modifier le Code criminel, pour permettre la réforme des peines excessives ou insuffisantes.

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Il y a beaucoup à dire à l'appui du projet de loi; cependant, il intéresse directement le ministère de la Justice. Il convient donc, à mon avis, que nous nous renseignions auprès des juges, qui devront appliquer la disposition contenue dans le bill, de même qu'auprès des procureurs généraux des différentes provinces à qui est confiées l'administration de la loi criminelle, afin de connaître leur opinion relativement à l'influence qu'exerce cette me-

sure sur l'administration de la loi criminelle. Or, nous avons commencé notre enquête. Nous n'avons pas encore reçu des réponses de toutes les sources auxquelles nous nous sommes adressés; cependant, il est désirable que nous ayons tous les renseignements nécessaires avant de nous prononcer définitivement sur la question. Je prierai donc le parrain du bill de vouloir bien consentir à l'ajournement de la discussion, et je ferai diligence pour obtenir ces renseignements.

M. TWEEDIE: Volontiers. Je désire simplement faire observer que le projet de loi a été adopté par le Sénat trois années de suite. A venir jusqu'aujourd'hui malheureusement, nous n'avons pas été en mesure de le soumettre à la Chambre.

Du moment que le ministre de la Justice nous donne l'assurance que le bill sera déposé devant le Parlement au cours de la présente session, je consens avec plaisir au renvoi jusqu'à ce qu'il se procure les renseignements qu'il désire.

M. BUTTS: Je demanderai au ministre s'il consentirait à examiner la question d'éliminer du Code criminel les dispositions qui confèrent aux juges le pouvoir de suspendre l'application des sentences?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La question que pose l'honorable député (M. Butts) s'écarte de la question en discussion. L'auteur du bill a consenti à l'ajournement; il n'est donc plus permis de le discuter à cette étape.

Je suis sûr que, lors de l'examen de son budget, ou dans quelque autre circonstance opportune, le ministre de la Justice répondra à la question que lui pose l'honorable député.

(L'objet est réservé.)

RETRAIT D'UN PROJET DE RÉSOLUTION

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le projet de résolution de M. Hocken, ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que l'intérêt général du Canada serait mieux servi en rendant possible à un homme travailleur et économe de devenir propriétaire d'un lot et d'une maison en pleine propriété que le gouvernement du Canada devrait donner de l'aide afin de rendre la chose possible; et qu'à cet effet, "une dotation annuelle soit faite" afin d'acheter des terrains et d'y construire des logements pour des hommes de bonne réputation et pouvant faire un petit paiement initial et liquider leur dette par des versements mensuels à fixer, qu'un bureau de logement fédéral soit nommé pour perfectionner ce plan, qui pour la première année ou pour plus longtemps si le Gouverneur en conseil juge la chose désirable, ne pourrait s'appliquer qu'aux soldats ayant servi outre-mer.

[Le très hon. M. Doherty.]

M. HOCKEN: Je désirerais retirer cette proposition.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre décide-t-elle de permettre à l'honorable député qu'il retire son projet de résolution?

Quelques DEPUTES: Accordé.

(Le projet de résolution est rayé.)

RETRAIT D'UN PROJET DE RÉSOLUTION

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur un projet de résolution de M. Steele, ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que le Parlement devrait étudier l'approvisionnement futur du Canada en combustible, et qu'un comité spécial de la Chambre devrait incessamment être nommé pour s'enquérir de toutes questions en l'espèce, avec pouvoir de convoquer des témoins, de les interroger sous serments, d'ordonner la production de documents et d'archives et de faire rapport.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le comité proposé dans cette résolution ayant été établi, la Chambre décidera si elle permet à l'honorable député de retirer son projet.

Quelques DEPUTES: Accordé.

(Le projet de résolution est rayé.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LE CODE CRIMINEL POUR DÉFENDRE LE BONNETEAU

M. LAFORTUNE propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 52) tendant à modifier le Code criminel pour défendre le bonneteau. Cette motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (peines).

Le très hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Je désirerais faire une proposition à l'honorable député. Je suis absolument d'accord avec lui pour ce qu'il propose, tellement que dans un projet de loi qui est en cours de préparation et tend à apporter un certain nombre de modifications au Code criminel, se trouve précisément la disposition qu'il propose. Dans les circonstances, il serait peut-être plus avantageux que cet amendement parût dans ce projet, plutôt que dans un autre tendant au même but. Je ne m'oppose point à une adoption du bill que présente l'honorable député s'il préfère que cela se fasse de la sorte, mais il me semble qu'il pourrait fort bien, à cette phase de la procédure, laisser la proposition en comité, et je verrai à ce qu'il soit statué d'une autre manière.

L'hon. M. LEMIEUX: En attendant, l'honorable député pourrait sans doute expliquer la nature de la modification qu'il propose.

M. LAFORTUNE: Ce que dit le ministre me satisfait pleinement, et je ne vois aucune objection à joindre mon bill à celui que le Gouvernement projette de déposer.

L'objet de celui que je présente est de protéger les citoyens contre certaine sorte de fraudes que l'on commet tout particulièrement dans nos grandes villes.

Comme chacun le sait, nous avons à Montréal des individus qui fraudent le public par un jeu qui s'appelle le "Three Card Monte", ou le bonnetteau. Nous en avons eu un cas devant les assises. Nous avions fait arrêter un individu; mais la cours d'appel, où je représentais la couronne, déclara que ce mode de jeu de cartes ne constituait pas une fraude suffisamment établie pour maintenir l'accusation portée contre le prévenu. Dans la poursuite contre Rosen et Lavoie, la cour d'appel a rendu la décision qui suit:

La cour de notre souverain seigneur le Roi, considère qu'il faut répondre dans la négative à la question soumise par le juge des sessions et elle décide en conséquence que cet appel est accordé et, que la sentence est nulle et de nul effet.

Nous avons par suite été contraints à soumettre au Parlement une loi qui modifiât le Code criminel de manière à empêcher que l'on commette une fraude par le jeu de bonneteau qui deviendra un délit qualifié crime. J'ai eu l'honneur de discuter cette affaire avec les savants juges de la cour criminelle, lesquels se sont tous prononcés en faveur du bill. L'honorable ministre l'a dit, il n'y a pas d'objection au bill, il est nécessaire à la protection du public. L'ancienne loi ne permettant pas de poursuivre ceux qui se rendaient coupables de fraude par le jeu du "bonneteau", nous avons jugé à propos de la modifier en y ajoutant un article ainsi conçu:

Est coupable d'un acte criminel et passible de deux ans d'emprisonnement, ou d'une amende ne dépassant pas cent dollars, ou des deux peines à la fois, quiconque

(a) dans un local sous sa direction, auquel le public a accès, se livre ou permet à d'autres personnes de se livrer au jeu connu sous le nom de "bonneteau" ou "jeu des trois cartes", ou à un jeu semblable joué avec d'autres instruments que des cartes;

Si nous défendions de jouer avec trois cartes on jouerait peut-être avec quatre ou avec d'autres instruments que des cartes. Voilà pourquoi nous avons cru devoir étendre la portée de l'article de manière à comprendre les autres cas. Je suis heureux que le ministre de la Justice approuve le bill, et c'est avec plaisir que je me joins à lui pour le faire adopter, comme il le suggère. Je vois aussi avec satisfaction que la députation est unanime à approuver cette mesure.

Le très hon. M. DOHERTY: Dans ce cas, je propose le renvoi de la discussion.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi (bill n° 56), à l'effet de modifier la loi de l'immigration relativement à l'expulsion des individus nuisibles.

M. LAPOINTE: L'honorable ministre de l'Immigration m'a dit qu'il voulait incorporer les dispositions de ce bill dans un projet de loi que le Gouvernement a l'intention de déposer au cours de cette session. Je demanderai en conséquence l'ajournement de la 2e lecture.

L'hon. J. A. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): J'ai dit, l'autre jour, au député de Québec-Est (M. Lapointe) que le Gouvernement voulait présenter de nouveau le bill rejeté l'année dernière par le Sénat. Cet projet destiné à modifier la loi de l'immigration sur plus d'un point est presque entièrement rédigé. J'espère en donner avis dans une couple de jours en l'inscrivant au Feuilleton. Il m'a paru sage de comprendre toutes les modifications dans un seul bill.

(L'objet est réservé.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics.—Crédits imputables sur le capital.—Ministère de la Marine.—Programme ed construction maritime.—Montant requis pour la construction des bateaux d'après la programme du Gouvernement, $8,330,000.

M. le PRESIDENT: Cet item a été soumis à la discussion, jeudi dernier, toute la journée. Plaît-il au comité de l'adopter?

M. SINCLAIR (Guysborough): Je l'ai dit, la semaine dernière, l'exposé du ministre diffère de celui qu'il a présenté l'an dernier. Il était alors hardi, agressif, il rayonnait d'optimisme; mais, aujourd'hui, il a l'air d'avoir moins confiance en sa politique, car il donne plus de raisons pour essayer de la justifier. Il commence, sans doute, à ressentir combien il a eu tort, en pleine crise surtout, de dépenser $70,000,000 que le public considère avoir été plutôt

gaspillés. Je suis heureux de ses signes de repentir.

Il a tenté d'établir que l'opposition n'a pas droit de critiquer son programme, parce qu'elle n'a pas songé à lui refuser les crédits qu'il demandait. Cela est peut-être vrai quant à celui qu'il a obtenu, en 1918, en inaugurant son programme de construction maritime; alors que la guerre subsistait encore, les bateaux étaient coulés par les sous-marins et l'opposition ne connaissait pas les faits relatifs aux opérations du conseil impérial des munitions. Pour moi, je me suis appliqué, durant toute la guerre, à suivre les opérations du commerce maritime, sans apprendre qu'il se construisait autant de navires en Canada, pour le compte de ce conseil. Le censeur était alors très occupé et toute nouvelle concernant la construction et le lancement des navires fut supprimée.

Je puis dire que si j'avais su, en 1918, lorsque mon honorable ami est venu demander l'ouverture d'un crédit pour la construction, en tant qu'entreprise de l'Etat, de ces vaisseaux naviguant à la cueillette, que les chantiers du Canada étaient tous occupés à la construction de vaisseaux commandés par la commission des munitions pour le compte de l'amirauté, j'aurais beaucoup hésité à lui permettre d'exécuter son programme sans protester. J'ai pris soin de faire entendre ma protestation dès que la vérité s'est fait jour. Pour les fins de la guerre, les vaisseaux construits par la commission des munitions étaient tout aussi bons que ceux que le gouvernement canadien a construits. Une fois achevés, ces vaisseaux étaient remis à l'amirauté anglaise comme les vaisseaux construits par l'Etat devaient l'être, pour les besoins de la guerre. Ainsi, l'un valait l'autre en ce qui se rapportait à la guerre. C'est à ce moment-là que mon honorable ami est intervenu, inutilement, selon moi, et nous a demandé de risquer dans cette aventure une somme qui a maintenant atteint un chiffre considérable.

J'ai aussi fait observer que le ministre aurait pu aisément renoncer à ce programme de construction navale lorsque les hostilités ont pris fin. Lorsque la guerre s'est terminée, le 11 novembre 1918, il n'y avait que quatre quilles d'établies. J'ai à la main un tableau publié par le *Canada Railway and Marine World*, publication digne de confiance, qui indique les dates. Je ne doute pas que ses renseignements soient officiels, mais, s'il s'y trouve quelque chose d'erroné, mon honorable ami pourra me reprendre. Les noms des vaisseaux dont les quilles étaient prêtes étaient le *Voyageur*, 11 juin 1918; le *Warrior*, 17 juillet 1918; le *Volunteer*, 1er octobre 1918. Aucun de ces vaisseaux n'a été lancé avant le 11 novembre 1918, de sorte que tout ce que mon honorable ami avait à faire, s'il désirait renoncer à son programme, c'était de régler ses comptes avec les entrepreneurs, qui ne s'étaient pas mis à l'œuvre, et il aurait pu achever les vaisseaux dont les quilles avaient été construites. Cela aurait entraîné une dépense relativement faible, mais le ministre n'a pas jugé à propos d'agir ainsi; il a maintenu son programme et il a voulu le justifier dans différentes circonstances en faisant valoir divers motifs. Dans mon discours antérieur, j'ai contredit le ministre qui disait que ces vaisseaux étaient nécessaires pour nos réseaux de voies ferrées. Ce ne sont que des cargo-boats; leur vitesse est d'environ onze nœuds, ou de moins. Si mon honorable ami avait songé à établir une ligne de paquebots rapides, et si le pays avait pu placer des fonds dans cette entreprise, afin de faire correspondre ces vaisseaux avec nos voies ferrées et de transporter des passagers de l'autre côté de l'Atlantique ou du Pacifique, il aurait projeté une entreprise dont il a été souvent question en cette enceinte et que les deux partis ont approuvée. Naturellement, cela coûterait beaucoup d'argent, mais ce n'est pas ce qu'a fait le ministre. Il construit des vaisseaux naviguant à la cueillette pour concurrencer les armateurs individuels. Je lui ai fait observer que l'océan était couvert de vaisseaux semblables à l'heure actuelle. On estime que les cargo-boats représentent présentement 50 millions de tonneaux. Lorsque la guerre a éclaté, ils n'en représentaient qu'environ 40 millions, de sorte que les cales actuelles contiennent 10 millions de tonneaux de plus qu'à ce moment-là, tandis que le commerce a énormément diminué depuis la fin des hostilités. Il est donc facile de concevoir combien il serait difficile, pendant quelques années encore, de retirer des profits des cargo-boats, le programme de construction navale dans le monde entier ayant été établi sur un trop grand pied. Le ministre n'avait pas besoin de maintenir son programme, vu que la guerre avait pris fin et qu'il ne construisait que des cargo-boats pour faire concurrence à ceux qui avaient été construits avant la guerre à environ le quart du prix qu'il payait.

J'ai rappelé à mon honorable ami qu'avant 1914, dans la Clyde et dans d'autres

[M. Sinclair (Guysborough).]

ports d'Angleterre et d'Europe, des vaisseaux du type de ceux qu'il construit se construisaient à raison de $50 par tonneau de portée en lourd. Il avoue que, l'un dans l'autre, ces vaisseaux coûtent près de $192 par tonneau, presque quatre fois autant. Dans ces temps difficiles où les frets sont peu élevés, le ministre doit rivaliser avec des vaisseaux qui ont été construits pour le quart de ce que coûtent les vaisseaux qu'il exploite. J'ai déjà fait observer que l'entreprise ne saurait être appelée une mesure de guerre et qu'elle était inutile en ce qui concerne nos réseaux de voies ferrées. Si nos chemins de fer apportent de la marchandise au littoral, il est facile de trouver un vaisseau pour la rendre à destination. Il suffit que le propriétaire de la marchandise emploie un courtier sur les grands marchés de Londres et de New-York pour s'apercevoir qu'il peut expédier ses produits au delà des mers à un prix moins élevé que celui que le ministre est tenu d'exiger pour exploiter ses vaisseaux. Ainsi, l'exploitation des vaisseaux par l'Etat pour le service de nos voies ferrées n'est pas avantageuse à l'heure présente, du moins.

L'autre question concernait notre commerce d'exportation. J'ai fait observer à mon honorable ami qu'il n'avait pas pu prouver qu'il avait fait quoi que ce soit pour développer notre commerce d'exportation au moyen de ses navires. En tout cas, ce commerce a constamment périclité depuis que des vaisseaux sont en service. J'ai établi que nous avons eu une balance défavorable du commerce de 150 millions de dollars en 1920, tandis qu'en 1919, il y avait eu une balance d'autant en notre faveur, de sorte que la balance du commerce pendant l'année dernière a rétrogradé d'au moins 300 millions de dollars.

Cependant, le principal inconvénient, c'est que ces bâtiments doivent subir des pertes d'argent; ils n'ont pas joint les deux bouts l'an dernier. Bien que le ministre fasse voir un léger gain, il n'a pas tenu compte comme il fallait de la dépréciation, ni de l'intérêt sur la mise de fonds. S'il ne peut pas mettre de côté ou moins 5 p. 100 pour la dépréciation et 5½ p. 100 pour l'intérêt — car c'est ce qu'il paie au public — s'il ne peut obtenir 10½ p. 100 sur la mise de fonds, il perd de l'argent et aboutira à la banqueroute. Or, il s'en faut de 4 à 5 millions de dollars. En établissant mes calculs sur les fonds que le ministre dit avoir engagés dans cette aventure, j'ai trouvé que l'an dernier il a subi une perte de $4,343,-619.00. Ce résultat n'est pas mirobolant. Laissez-moi faire observer, non dans le dessein de mettre les choses au pis, mais afin d'établir la vérité, que cette année les frets ne sont pas aussi avantageux qu'ils l'étaient l'an dernier. Dans certaines parties, ils ne rapportent pas plus de la moitié du revenu de l'an dernier. Ainsi, il est facile de voir que, puisque le ministre a perdu plus de 4 millions de dollars l'année dernière, il est exposé à perdre encore beaucoup plus cette année. En présence de cet état de choses, nous persistons à construire des vaisseaux, sachant que, lorsqu'ils seront achevés, ils seront loin de valoir la somme qu'ils nous auront coûtée.

Si j'ai raison de dire que nous ne pourrions pas en obtenir plus que le quart de leur prix de revient, les vaisseaux que nous construisons actuellement et pour lesquels nous nous proposons d'ouvrir ce crédit ce soir, ne vaudront, une fois achevés, que le quart de ce que nous dépensons pour eux, les autres trois quarts ayant virtuellement été jetés par les fenêtres.

D'après un état que le ministre a communiqué à la Chambre ces jours derniers et qu'on trouvera à la page 1331 du hansard, il n'y a pas moins de seize navires en construction à l'heure qu'il est. Le ministre fixe à 114,470 tonneaux la portée en lourd de ces vaisseaux, et à $192 le tonneau leur prix moyen. D'après cet état, il en coûtera à l'Etat $21,978,240 pour mettre la dernière main à ces seize vaisseaux. S'il est vrai qu'ils ne vaudront que le quart du prix de revient lorsqu'ils seront achevés, nous essuierons une perte de $16,483,180 en les parachevant. Voilà une affaire très grave. Nous n'avons pas de renseignements sur le point où les travaux en sont rendus. Il se peut que mon honorable ami ne puisse pas les arrêter immédiatement. J'ignore si quelques-uns sont l'objet de marchés récents; ce renseignement n'a pas été fourni à la Chambre. Il serait curieux de connaître en quel état sont ces adjudications. Je suppose en ce moment que tous les fonds que le ministre nous demande sont destinés à achever des entreprises qui sont déjà commencées. J'ai fait remarquer l'autre soir que, en jetant les yeux sur les routes auxquelles le ministre destine ces bâtiments, je constate qu'au moins trois d'entre elles sont des routes subventionnées, des routes où l'Etat accorde des subventions à des navires qui concurrenceront ceux qu'il a l'intention de mettre en service. Cela est peu pratique. Ainsi, d'après le programme du ministre, nous établirons dans les eaux du Pacifique une ligne de paquebots qui feront la navette entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie. Nous en avons déjà qui se ren-

dent de Vancouver à la Nouvelle-Zélande et en Australie, et nous accordons cette année une subvention de $130,000 à ces navires; de fait, la somme a été votée ces jours derniers.

Cependant, si j'ai raison de dire — et je le crois — qu'ils se rendent dans les mêmes ports, et cela n'est pas douteux dans quelques cas, nous accordons à notre rival un avantage de $150,000, et ce rival possède déjà la clientèle. La compagnie qui exploite la présente ligne entretient ce service depuis nombre d'années; elle a établi des relations d'affaires et elle connaît tous les détails. Elle possède des paquebots rapides — meilleurs que les nôtres — des bâtiments qui, d'après le livre bleu que j'ai sur mon pupitre, filent de 16 à 17 nœuds à l'heure, tandis que les nôtres n'ont qu'une vitesse d'environ 11 nœuds. Ces navires nous disputent le petit commerce entre Vancouver et ces ports lointains de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. En jetant les yeux sur les bulletins du ministère du Commerce, je constate que tout le commerce a été très faible l'an dernier, que tout ce qui se fait d'affaires entre ces endroits-là ne suffirait pas à charger les cinq gros bâtiments que mon honorable ami se propose de mettre sur cette route. Je désirerais savoir où il aura du trafic pour ces vaisseaux en 1921, étant donné que nos concurrents sont sur la route et qu'ils ont ce trafic actuellement? Mon honorable ami a peut-être quelque projet en vue que je ne connais pas, mais il me semble qu'il fera une terrible dépense de houille en faisant faire à ces navires un voyage de 6,000 milles sur le Pacifique avec très peu de fret.

Mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens) a parlé, l'autre soir, du bassin de radoub d'Halifax. Voilà une question, il me semble, qui ne peut guère être discutée en même temps que cette affaire de la marine marchande, mais, puisqu'il a abordé ce sujet, je dirai, tout de même, qu'il ne l'a pas étudié suffisamment. Il a dit que la compagnie à qui appartenait anciennement la forme à radoub d'Halifax n'en avait pas appelé de la décision de la cour d'échiquier et, par conséquent, n'avait pas raison de se plaindre de la somme qui avait été accordée. Si je comprends bien, ce n'est pas là du tout le motif de son grief. Voici ce qui est arrivé: la compagnie exploitait depuis nombre d'années la forme à radoub d'Halifax. Je pense que la plus grande partie de l'argent placé dans cette entreprise appartenait à des capitalistes anglais, dont le placement remontait à plusieurs années. Des subventions avaient aussi été accordées à la compagnie. Une nouvelle compagnie a été fondée sous le nom de compagnie de construction maritime d'Halifax. Le Gouvernement a exproprié la propriété qui appartenait à l'ancienne compagnie et l'a remise à la nouvelle qui la possède aujourd'hui, du moins la compagnie de construction maritime d'Halifax a un bail du bassin. Ce bassin a été enlevé à la compagnie primitive. Le Gouvernement est intervenu et a exproprié l'ouvrage, l'a enlevée à l'ancienne compagnie pour la donner à la nouvelle, sans justification aucune. Voilà ce dont on se plaint et il incombe au ministère de donner des explications sur cette conduite arbitraire.

Voilà, si j'en crois mes renseignements, le grief de la compagnie du bassin de radoub d'Halifax.

On a beaucoup parlé, au cours de ce débat, du refus du ministère de donner des informations, non seulement au sujet de l'exploitation de ses vaisseaux, mais aussi de nos chemins de fer nationaux. L'opposition n'a cessé d'exiger des renseignements, mais en vain. Inutile pour moi de prouver mon assertion; tous sont au courant. Cependant, j'ai été surpris d'entendre le ministre des Finances (sir Henry Drayton) de même que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Reid) déclarer, l'autre jour, aux membres de la gauche, que des renseignements nombreux leur avaient été fournis et que les questions auxquelles le Gouvernement refusait de répondre étaient des questions secondaires se rapportant au salaire d'un chef de gare ou à quelque autre détail de même nature.

Les questions posées par des membres de la gauche avaient leur importance, et aux dernières sessions, les ministres de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) et des Chemins de fer et Canaux (M. Reid) ont constamment refusé de répondre aux questions les plus importantes et les plus vitales qui leur ont été faites. Permettez-moi de vous citer un ou deux exemples. A la dernière session, le député de Cap-Breton-Sud (M. Douglas) a voulu être éclairé sur un achat de houille pour les navires de l'Etat, et voici les questions qu'il a demandées:

1. Quelle est la quantité totale de houille canadienne et américaine achetée au Canada pour la marine marchande de l'Etat canadien, dans l'année terminée le 31 décembre 1919?

Et encore:

Cette houille a-t-elle été achetée par adjudication sur soumission ou à l'entreprise?

Voici la réponse que le Gouvernement a faite à ces questions simples et importantes:

Le Gouvernement ne possède pas les renseignement demandés. Les transactions sont faites par la marine marchande de l'Etat, en sa qualité de société particulière.

Monsieur le président, je doute fort que le ministère n'eût aucun renseignement au sujet du prix qu'il payait la houille, et qu'il ne sût pas si elle était achetée par soumission ou non. Je ne le crois pas. Lorsque des questions aussi nettes que celles-là sont posées, nous nous attendons à ce que des ministres de la couronne répondent exactement. Il n'y a pas de raison pourquoi on ne répondrait pas à ces questions. L'opération a eu lieu, non pas dans l'année suivante, non pas dans l'année courante, mais en 1919.

Je comprends très bien qu'il ne serait pas à propos, au cours d'une négociation, et lors d'une mise en adjudication, de divulguer de tels faits; mais, lorsque l'affaire a été conclue, lorsque le charbon a été acheté et brûlé, il ne devrait plus y avoir de secret si un député demande en Chambre: "Combien avez-vous payé pour votre charbon". Notre concurrent ne devrait obtenir aucun renseignement à l'aide de réponses à des questions, à moins que ce ne soit parce que le Gouvernement canadien achète le charbon soit à meilleur marché qu'ils ne le payent eux-mêmes, soit à un prix plus élevé. En tout cas, il aurait fallu répondre à ces questions.

Il ne saurait y avoir de mal à divulguer des renseignements de cette nature, quoique le Gouvernement ait constamment refusé de les fournir. Vers le temps où cette question a été posée, les journaux de Halifax ont rapporté que le Gouvernement avait là un navire pour lequel il n'y avait pas de cargaison, que, conséquemment, il avait trouvé nécessaire d'acheter une cargaison de charbon pour la rivière Plate, afin de donner de quoi faire à ce navire, et il a été dit que le Gouvernement avait acheté 8,000 tonnes à un dollar la tonne au-dessus du prix courant. Que ce fait soit exact ou non, vous comprenez, monsieur l'Orateur, que le peuple devienne méfiant lorsque le ministère refuse de répondre à une simple et juste question.

Jeudi dernier j'essayai moi-même de me procurer quelques renseignements au sujet de certain navire appelé *Beaver* qui avait quitté Halifax pour les Barbades. J'ai posé cette question:

Combien de passagers ce vapeur avait-il dans le voyage susdit?

La réponse a été:

Le ministère l'ignore.

J'ai aussi demandé:

Quel est son tonnage de port, et combien de tonneaux de fret portait-il de Halifax, dans ce voyage?

La réponse a été:

Le tonnage de port de ce navire est de 3,972½ tonnes. Le ministère n'a aucun renseignement concernant la quantité de fret transporté dans ce voyage.

Le ministère s'est donné la peine de me dire quel est le tonnage de ce navire, mais il n'avait aucun renseignement au sujet du fret que transporte ce navire. C'est précisément ce que je voulais savoir, car l'on m'avait dit que le navire avait quitté Halifax avec une cargaison trop faible pour payer ses frais de voyage.

Un autre exemple. On nous a informé, l'an dernier, qu'un navire du nom de *Recruit* était échoué dans le Saint-Laurent, et l'on nous a dit que le Gouvernement ne ferait aucune perte d'argent car le navire était bien assuré. Il m'a fait plaisir alors d'entendre dire la chose, et j'ai pris le moyen, au cours de la présente session, de découvrir si le Gouvernement était sorti sans perte de cette affaire. J'ai inscrit au Feuilleton la question suivante:

A-t-on renfloué et remis en état le vapeur *Recruit*, de la marine marchande du Canada, qui s'était échoué à la pointe aux Vaches, dans le Saint-Laurent?

On a répondu affirmativement à cette question. J'ai aussi demandé:

Combien a-t-on dépensé en réparations? et combien a-t-on perçu d'assurance?

Voici la réponse:

Les renseignements demandés concernant les détails d'exploitation par la commission des chemins de fer nationaux ne sont pas en possession du Gouvernement.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que cette question au sujet de la perception d'assurance en était une au sujet de laquelle il ne pouvait y avoir de motif raisonnable de refuser une réponse.

Dans un autre cas, je trouve cette question posée par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff):

Quels sont les noms des navires de la marine marchande du Canada qui sont entrés dans le port de Montréal depuis le mois de mai 1918?

L'on a répondu à cette question et donné le nom d'un grand nombre de navires. La question suivante se lit ainsi:

Quels sont les noms des navires de la marine marchande du Canada sur lesquels la Hall Engineering Company of Montreal a fait quelques travaux?

Voici la réponse:

En ce qui concerne les travaux sur les navires de la marine marchande canadienne, au-

cun rapport n'a été envoyé à Ottawa, car ce sont là les sujets qui se rattachent à l'exploitation et qui relèvent du conseil d'administration de la marine marchande canadienne lequel est responsable de tout ce qui se rapporte à l'exploitation.

Mon honorable ami nous a laissé entendre, en diverses occasions, qu'il nous renseignerait au sujet de la construction, mais non pas de l'exploitation. Les deux questions que j'ai citées concernent l'exploitation. Je désirerais que mon honorable ami nous explique comment il se fait qu'il ait pu nous dire les faits relatifs à la première question, tandis qu'il n'a pu nous donner les noms des navires qui ont été réparés par la Hall Engineering Company.

Je pourrais citer nombre de cas de refus semblable, mais je n'insisterai pas sur ce point, car tous les honorables députés savent que les pages du hansard sont couvertes de questions relatives aux chemins de fer et aux navires de l'Etat, questions auxquelles le Gouvernement a refusé obstinément de répondre.

Je voudrais donner un exemple du mode de gestion de ces navires, décrit dans la réponse faite à une question que mon honorable ami de Westmoreland a posée il y a quelques jours. Il appert qu'on a réparé, dans le port de Saint-Jean (N.-B.), un navire du Gouvernement, le *Laurentian*. Voici la question:

Le gouvernement est-il le propriétaire du *Laurentian*?—R. Oui.

Dans l'affirmative, quand, de qui et à quel prix l'a-t-on acheté?—R. Le *Laurention* a été acheté, en avril 1917, de la Canada Steamship Lines, Limited, pour $50,000.

Q. A-t-on retenu ledit steamer sous réparations, à Saint-Jean, durant cinq mois ou durant un laps de temps quelconque?—R. Oui, durant quatre mois.

Q. Durant le temps que ledit steamer était retenu, à Saint-Jean (N.-B.), combien de membres de son équipage sont restés à bord?—R. Vingt-deux.

Cette réponse tend à dire que le Gouvernement a payé les gages de ces vingt-deux matelots durant les quatre ou cinq mois que le navire a subi des réparations. En agissant ainsi, le département a fait une chose extraordinaire. Jamais un propriétaire ordinaire ne songerait à faire cela. Dès que le navire d'un particulier entre dans un port, ce particulier congédie son équipage après lui avoir payé son salaire. Il engage un autre équipage quand il est prêt à faire reprendre son service à son navire. Il ne garde pas son équipage à bord à le nourrir et à lui payer des gages durant quatre ou cinq mois, mais cela semble la façon dont le département en a agi dans le cas d'un navire, au moins, du département. A mon sens, c'est une manière de procéder qui est

bien loin d'être conforme aux principes suivis en affaires; elle demande explication. Je trouve ce qui suit dans la déclaration que le ministre a faite, l'autre jour:

Il y a une autre considération dont, en ma qualité de ministre responsable avant tout autre de ce programme, je tire un certain réconfort, c'est que chaque convention arrêtée, chaque facture acquittée, chaque lettre et télégramme échangé entre le département et les entrepreneurs peut être examiné à fond par tout membre de la Chambre qui désire se renseigner davantage.

Mon honorable ami n'a pas déposé ces documents; il ne nous a pas donné le plaisir de les parcourir. Je suis heureux d'apprendre qu'on peut les étudier à fond. Je l'entends avec bonheur nous apprendre qu'il tire du réconfort de tout ce qui a trait à son programme. Je ne pensais pas qu'il y eut matière à satisfaction, sur ce point, pour tout le monde. Je suis convaincu que la population du pays n'y peut trouver dans ce programme rien qui la contente. Il peut être exact que le ministre a les pièces justificatives quelque part. Mais la question se pose: où est l'argent? Le reverrons-nous jamais? Il ne me paraît guère consolont de constater que nous dépensons 70 millions de dollars dans cette aventure et qu'il n'y a pas d'apparence pour nous de rentrer dans nos fonds.

Non seulement le ministre, mais encore d'autres honorables membres de la droite ont essayé de jeter sur les épaules des membres de l'opposition la responsabilité des pertes énormes présentes et futures que le pays subira à propos de ses chemins de fer et de ses navires. Il y a quelques jours durant le débat sur les chemins de fer l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) se servait de ces paroles:

Pourquoi, nous qui habitons ce pays, chancelons-nous comme des titans fatigués sous ce fardeau? C'est parce que mon honorable ami et les honorables députés qui le dirigeaient alors formaient partie d'un gouvernement qui chargea d'entreprises de chemins de fer le pays un demi-siècle en avance du temps.

Mon honorable ami de Brantford semble avoir oublié une histoire très récente dans laquelle il a figuré lui-même. Je voudrais demander quel est celui qui a imposé le chemin de fer du Nord-Canadien à la population du Canada, au moyen de la clôture. N'avons-nous pas repoussé cette affaire, avec toute l'énergie dont nous disposions? Lui-même et son parti n'ont-ils pas mis en force le règlement de clôture pour faire adopter cette mesure? N'a-t-il pas parlé et voté pour elle? L'honorable député de Brantford porte une bien lourde responsabilité dans cette affaire. Il a la réputation d'être un homme d'affaires et je

suis certain que sa parole a beaucoup de poids dans les conseils de son parti. Lorsque cette question était débattue, il a assuré à la Chambre qu'en moins de trois ou cinq ans cette entreprise rapporterait des bénéfices. Je ne pense pas qu'il nous donne cette assurance, aujourd'hui, mais il consentait alors à placer un fardeau additionnel de quatre à cinq cent millions de dollars sur les épaules du peuple à seul fin d'acquérir le réseau du Nord-Canadien. Et, à nouveau, à propos de l'achat du Grand-Tronc? Qui est responsable de ces autres quatre ou cinq cents millions de dollars d'obligations inclus dans l'achat de ce réseau? Les membres de la gauche sont-ils responsables de cela? Nous avons voté contre ce marché, tandis que mon honorable ami de Brantford et les membres qui siègent avec lui, à la droite, le soutenaient de leur vote. On nous assurait que ce marché nous sortirait de nos embarras; que l'aquisition du Grand-Tronc nous aiderait à nous refaire des autres acquisitions onéreuses que le Gouvernement avait faites.

Mais ce n'est pas ce qui est arrivé. En parcourant les estimations budgétaires, on remarque que de tous les réseaux c'est celui qui exige la plus forte somme, soit environ 89 millions. Ce crédit comprend, je crois, les frais obligatoires qui, d'après les comptes publics, représentent un peu plus de 8 millions. Par conséquent, si l'on veut nous rendre responsable de ce chemin de fer, qu'on déduise 8 millions et il reste encore 80 millions dont on a besoin pour exploiter le réseau durant l'exercice courant. Nous ne savons pas quelle proportion des 80 millions représente un déficit, car le budget ne l'explique pas. Tout est mis ensemble: réparations, améliorations et déficit ne font qu'un, et on nous demande de voter en bloc la somme énorme de 89 millions pour continuer l'exploitation de ce chemin de fer pendant l'année courante. Mon honorable ami ne devrait pas nous reprocher une situation dont il est lui-même responsable. Le fastidieux titan de Brantford ferait mieux de se repentir de ses fautes et de s'en prendre à lui-même plutôt qu'aux députés de l'opposition. Mais tout le monde sait que c'est le Gouvernement qui est responsable de la situation financière de nos chemins de fer et de notre marine, et à cette responsabilité il ne peut échapper. En ce qui concerne la marine marchande, on ne peut guère faire retomber la faute sur le Parlement, puisqu'il n'a pas eu un mot à dire au sujet de la commande des navires, et on ne lui a pas fourni l'occasion de discuter les contrats qui ont été faits. Mes collègues se souviennent qu'au moment de l'armistice, le 11 novembre 1918, il n'y avait sur tout le programme naval, que quatre navires en construction, et pas un seul n'avait encore été lancé. Avant la réouverture du Parlement, au mois de février suivant, le ministre, en vertu d'un arrêté du conseil, commanda dix-huit navires sans enchères, ni soumissions. Peut-on dire que les députés sont responsables de ces transactions? Elles ont été effectuées en secret par arrêté ministériel, sans que le Parlement en soit informé et sans que nous eussions entendu un mot à leur sujet. A la suite des questions posées lorsque le ministre a présenté son budget, on a découvert que, dans l'intervalle, le ministre avait commandé les navires, entraînant une dépense de plusieurs millions. Le malheur est que l'esprit du temps de guerre semble encore dominer dans le cabinet. Malgré que la guerre soit finie depuis deux ans et demi, il agit comme si elle durait encore. Vous connaissez, monsieur l'Orateur, cette discription dans le Nouveau-Testament du centurion romain qui disait aux soldats sous son commandement: "Je dis à cet homme: Va, et il va; à cet autre; viens, et il vient; je dis à mon serviteur: fais ceci, et il le fait." Voilà l'esprit qui semble régner dans le cabinet. C'est l'esprit militaire, l'esprit du temps de guerre, et je prétends que c'est la raison pour laquelle le Parlement n'a pas été et n'est pas encore consulté au sujet de ces commandes de navires. On nous a dit qu'il y a seize navires en voie de construction; mais nous ne savons pas à quelle phase des travaux on est rendu ni si nous pourrons sauver cet argent. Un navire qui nous aura coûté $2,000,000 ne vaudra plus, le jour de son lancement, que $500,000; par conséquent nous savons que nous perdons $1,500,000 dans la transaction. Quiconque est au courant des affaires maritimes sait cela. N'est-il pas important que nous sachions où en est rendu le programme naval? Néanmoins, le ministre ne nous en a pas dit un mot; aussi j'espère qu'il ne nous tiendra pas responsables de ce qu'il jugera bon de faire à ce sujet.

Nous arrivons maintenant au point de savoir ce que nous allons faire avec ces navires. Les députés agraires veulent une politique constructive; eh bien, je n'ai aucune hésitation à déclarer que si l'exploitation de ces navires est onéreuse, on ne doit pas la continuer, car nous n'avons pas

d'argent à jeter. Je suis aussi fermement convaincu qu'il vaudra mieux pour tout le monde qu'on s'en débarrasse et qu'on les remette entre les mains d'armateurs particuliers. J'ai lu à l'époque dans le *Times* de Londres que deux semaines après l'armistice, le gouvernement anglais avait décidé de mettre en vente les navires marchands qu'il avait achetés ou fait construire.

M. CLARK (Red-Deer): Pas trop mal pour un petit pays arriéré.

M. SINCLAIR (Guysborough): Voilà quelle fut l'attitude du gouvernement anglais et c'était la bonne. L'initiative privée a toujours réussi en Grande-Bretagne, qui est le plus grand pays maritime du monde.

Pour maintenir la suprématie des mers, le gouvernement britannique n'a pas eu besoin de placer l'argent du peuple dans les entreprises de constructions maritimes. Tout ce qu'il a à faire c'est de laisser le peuple tranquille et le peuple verra lui-même à ses affaires bien mieux que le gouvernement. Mon honorable ami aurait dû laisser le peuple canadien tranquille. Il aurait moins de responsabilité et le pays se porterait mieux si on avait laissé le peuple à sa propre initiative. Sa soi-disant politique a reculé de dix ans les transports maritimes du pays et il a ainsi fait disparaître l'esprit d'entreprise. Depuis que l'exécution de ce programme a été commencée avez-vous entendu parler de quelqu'un qui ait placé ses fonds dans la construction maritime? Personne ne voudrait accepter ce risque. Le ministre a tellement élevé les prix, il a engagé tous les chantiers, il a gonflé les prix de manière à permettre la construction de nouveaux chantiers et les gens qui ont placé là leur argent risquent de le perdre. Au lieu d'aider les transports maritimes cette politique aura certainement l'ultime effet de les retarder. Certains honorables députés diront: "Mais, il nous faut des navires." Certainement, il nous faut des navires, il nous faut aussi du blé, des pommes de terre et de l'acier, mais ce n'est pas là une raison pour que le Gouvernement sème le blé, sème les pommes de terre et achète des hauts fourneaux. Que le Gouvernement s'occupe de ce qui le regarde, cette industrie des transports est pour lui trop pleine de risques. Il est mauvais que le Gouvernement fasse concurrence aux intérêts particuliers sur les mers sans être en mesure de réduire les taux de transport ou sans possibilité d'aucun autre avantage pour le pays.

[M. Sinclair (Guysborough).]

J'ai fait observer que mon honorable ami n'a pas besoin de ces navires pour compléter les chemins de fer et, qu'en ce qui regarde notre commerce d'exportation, si nous avons des cargaisons à envoyer dans une partie quelconque du monde, il y a des milliers de navires prêts à les transporter à aussi bon compte que le Gouvernement ne peut le faire. Conséquemment, il nous est absolument inutile de posséder ces navires et le ministre agira sagement en s'en débarrassant le plus tôt possible et en les passant aux particuliers. Il se peut qu'il se trouve pour le moment dans l'impossibilité d'en disposer. J'ignore si quelqu'une voudrait ou non les lui acheter. Tout d'abord, il devrait se résoudre à faire une lourde perte et, ensuite, il devrait accepter des conditions. Il serait peut-être obligé de donner du crédit pendant plusieurs années. Naturellement, il devrait aussi imposer la condition que ces navires feraient le commerce canadien et seraient maintenus au registre canadien. Si le ministre avait le courage d'annoncer que sa politique est de se débarrasser de ces navires pour les remettre à des particuliers aux meilleures conditions possibles, je suis certain que sa ligne de conduite serait bien vue de tous les hommes d'affaires du pays et, qu'au bout du compte, il réaliserait des économies. En s'engageant dans cette voie et ce programme de transports maritimes le Gouvernement ne fait aucun bien à notre commerce et il engage le pays dans des dépenses qui menacent de devenir encore plus considérables. A mon sens, il n'est pas possible que le ministre nous établisse un bilan favorable avant plusieurs années. S'il ne peut pas réaliser de profits, gagner le montant de la dépréciation et les intérêts, il court à la banqueroute et, à la fin, nous perdrons 70 millions. Il est beaucoup mieux d'accepter les pertes que nous avons maintenant et de remettre les navires à des particuliers qui les exploiteront dans l'intérêt du commerce canadien. Je crois en avoir dit assez pour le moment et je compte avoir donné au ministre une occasion de réfléchir et de répondre.

M. CLARK (Red-Deer): Il serait peut-être mieux que j'adresse la parole avant que le ministre réponde et il pourrait ensuite adresser ses remarques au député de Guysborough (M. Sinclair) et à moi-même.

L'hon. C. C. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Si mon honorable ami le permet, je préfère répondre maintenant à l'honorable député de Guysborough. Je ne crois pas avoir besoin d'en

dire beaucoup plus long touchant le programme de constructions maritimes du Gouvernement et l'exploitation des navires, étant donné que l'état que j'ai présenté à la Chambre entre dans tous les détails. L'honorable député de Guysborough est très respecté et très estimé à la Chambre comme de tous ceux qui ont le plaisir de le connaître. En conséquence, je sens qu'il est nécessaire de répondre au nom du Gouvernement à quelques-uns des points les plus saillants de son discours. Le résultat de l'année 1920 ont été apparemment peu satisfaisants pour mon honorable ami. Il est bien au courant des transports maritimes où il possède une grande expérience et par ce qu'il savait des frais élevés d'exploitation et aussi de la diminution dans les transports qui se sont manifestés surtout dans les derniers mois de 1920, il s'attendait à un bilan encore pire que celui que j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre au nom du Gouvernement.

Les chiffres ont leur éloquence. Le résultat des opérations de la marine du Gouvernement par la compagnie qui l'exploite est, de l'avis de la plupart des connaisseurs, une entreprise qui lui fait honneur, et comme mon honorable ami s'est étendu considérablement sur les chiffres de l'état financier, il est juste pour les honorables députés et aussi pour le public que je donne plus de détails sur les chiffres que j'ai présentés à la Chambre que je ne l'ai fait alors. Avant tout, je crois avoir montré très clairement alors—et si je ne l'ai pas fait, je vais le dire maintenant—que les navires ont fait un profit d'exploitation. Je ne veux pas que mon honorable ami ou aucun honorable député mêle le total des profits nets avec les profits d'exploitation des navires. Si nos chemins de fer avaient fait un profit d'exploitation au lieu d'une perte de $70,000,000, chaque honorable membre de la Chambre serait dans un meilleur état d'esprit qu'il l'est maintenant. Mais les navires du Gouvernement ont fait un profit d'exploitation sur des transports complètement acquittés, profit dont je ne réclame nullement le mérite, parce que l'administration des navires du Gouvernement est laissée entre les mains de la compagnie de la marine marchande du gouvernement canadien. L'administration se compose d'anciens navigateurs expérimentés, qui ont été pendant de nombreuses années avec l'ancienne ligne Allan, et je tiens ici à adresser mes compliments à l'administration pour les magnifiques résultats qu'elle a obtenus dans les circonstances difficiles qui ont marqué l'année 1920. Les profits d'exploitation sur les transports acquittés, comme en témoigne la maison bien connue d'auditeurs, MM. Marwick, Mitchell et Cie, ont été de $1,293,525.55. Les honorables membres de l'opposition ont dénaturé les chiffres, je ne dirai pas de propos délibéré, mais dans tous les cas ils n'ont pas admis que les navires du Gouvernement ont fait des profits d'exploitation pendant l'année dernière. Tous les honorables députés savent que dans ce profit d'exploitation on comprend les dépenses générales de l'exploitation des navires, à part $1,000,000 pour les primes d'assurance. Si les navires n'avaient pas fait autre chose que de réaliser les profits d'exploitation que je viens de mentionner, je considère que ce serait déjà un beau résultat; mais la compagnie d'exploitation a fait plus que cela. Sur les voyages en cours, une évaluation raisonnable donne $183,000 comme profit applicable à 1920. Par conséquent, les profits nets pour les navires du Gouvernement s'élèvent à $1,476,525.55. Un honorable député qui a quelque connaissance de la navigation dira-t-il que ce n'est pas un résultat remarquable pour les navires du Gouvernement pendant l'année 1920? Je sais que le public est satisfait et je sais que je lirai un peu plus tard dans les journaux que la population est très contente du splendide résultat que les navires du Gouvernement ont obtenu pendant l'année 1920.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami dit que la population du pays est satisfaite d'un résultat qui n'a pas gagné l'intérêt de l'argent placé dans la construction des navires?

L'hon. M. BALLANTYNE: Si mon honorable ami veut attendre un moment, j'arrive à cela. Avant tout, je tiens à dire clairement que les profits d'exploitation des navires du Gouvernement se sont élevés à $1,476,525.55.

M. DUFF: En quelle année?

L'hon. M. BALLANTYNE: 1920.

M. DUFF: Est-ce un nouvel exposé de faits?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, c'est le même.

M. DUFF: Ce n'est pas le même que vous avez communiqué l'autre jour à la Chambre. A quelle page du hansard trouverons-nous le tableau?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je le dirai à mon honorable ami dans une minute. Mon

honorable ami a pris le temps du comité pendant quatre heures et demie, l'autre jour, et j'espère qu'il ne va pas mesurer le temps qu'il me faut pour faire mes remarques. Je garantis que je ne prendrai pas plus de quarante-cinq à cinquante minutes.

M. DUFF: Si le ministre veut me permettre, l'honorable député de Lunenburg est dans une position tout à fait différente de celle du ministre. Le ministre s'efforce ici d'obtenir de la Chambre un crédit de $8,000,000, et comme représentant de la population de Lunenburg je dis que j'ai parfaitement le droit de poser toutes les questions qui se rapportent au crédit en discussion. Je ne vais pas permettre au ministre de me dire que je ne peux pas poser de questions. Le ministre ne peut pas éluder mes questions en parlant d'un discours que j'ai fait l'autre soir. Je tiens à dire au ministre qu'il doit répondre.

M. le PRESIDENT: Avant que le ministre prenne la parole, il est bon d'exposer clairement la règle. L'honorable député de Lunenburg a le droit de poser toute question qui lui plaît au sujet de ce crédit, mais je dois faire remarquer que lorsque le ministre a la parole, il ne peut être interrompu, pas même pour lui poser une question.

M. COPP: A moins d'obtenir le consentement du ministre.

M. le PRESIDENT: Cela va de soi.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis peiné que l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) n'ait pas compris l'exposé pourtant très clair que j'ai fait et qui est consigné dans les colonnes du hansard; cependant, je me ferai un plaisir de répéter les chiffres pour son information. Je dis donc que les profits nets d'exploitation sur les voyages complétés pour l'année civile terminée en 1920 ont été de $1,293,525.55. Si nous ajoutons à cette somme les profits nets réalisés sur les voyages complétés depuis le mois de janvier et imputables à l'exercice 1920, c'est-à-dire un montant de $183,000, vous avez des profits nets d'exploitation s'élevant à la somme de $1,476,525.55, ce qui est, je crois, un résultat satisfaisant de l'aveu même du public canadien.

M. DUFF: Le ministre ne donne pas les chiffres qu'il a soumis au Parlement le 29 mars dernier et qui sont consignés à la page 1334 des Débats. Les profits nets de $781,460.09, inscrits à la page 1334 du hansard, comprennent-ils cette somme de $183,000 réalisés sur les voyages complétés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff) cite les profits nets du bilan entier. Je donne d'abord les profits d'exploitation.

M. DUFF: Vous avez dit: les profits nets.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les profits nets d'exploitation. J'aborderai maintenant la question de la dépréciation. On a beaucoup parlé du prix des navires de l'Etat ainsi que de la dépréciation — et on a eu raison de le faire—que subira leur valeur. Tout le monde sait que le prix des navires a subi une baisse sensible; cependant, nos honorables amis de la gauche, afin de faire croire au public que l'Etat a supporté de loin des pertes de ce chef, soustraient des profits de l'année courante un montant deux fois plus considérable qu'il ne faudrait du chef de la dépréciation de nos navires. De cette façon, ils tirent la conclusion que les pertes s'élèvent tantôt à $20,000,000 et tantôt à $50,000,000. Or, nous traversons une période anormale, à la suite de la guerre désastreuse qui a sévi dans le monde entier pendant des années. Les fabricants, les marchands de gros et les détaillants canadiens ont à l'heure qu'il est d'énormes approvisionnements de matières premières et de produits ouvrés en magasin dont la valeur a subi une dépréciation sensible. Tout homme d'affaires sait fort bien que si un gros fabricant a en main un assortiment de matériel de guerre estimé disons à $5,000,000 et dont la valeur a subi une dépréciation disons de $3,000,000, qu'il n'inscrira pas dans son bilan cette somme au compte des profits et pertes de l'exercice 1920. Toutes les maisons d'affaires seraient insolvables si elles suivaient une pareille méthode. Or, que font les négociants en pareil cas? Ils tiennent compte de la grande dépréciation qu'ont subi leurs marchandises par suite de la guerre; ils mettent de côté une somme raisonnable pour compenser cette dépréciation et la font porter sur plusieurs années.

Or, c'est précisément la méthode qu'a suivie la compagnie d'exploitation. Les administrateurs ont soustrait 2 p. 100 de la valeur des navires et je tiens à rectifier au passage l'erreur qu'ont commise plusieurs de nos honorables collègues. Ces 2 p. 100 de dépréciation ne pèsent pas sur le plein prix des navires au moment de leur construction, mais au moment où ils furent livrés

à la compagnie d'exploitation. La dépréciation n'est donc pas estimée à 1.135 p. 100, comme certains honorables députés de la gauche l'ont prétendu, mais bien à 2 p. 100 sur le plein prix des navires au moment où ils furent remis aux mains de la compagnie d'exploitation en 1920. Pour la dépréciation l'année dernière, la compagnie a mis de côté une somme de $667,665.45. Les administrateurs m'ont informé qu'ils ont l'intention de placer ce capital en obligations de l'emprunt national portant intérêt à 5½ p. 100. Or, la somme que représente ces intérêts à 5½ p. 100 pendant une période de vingt-cinq ans éteindra en définitive la dette que l'Etat a contractée du chef de la construction de cette flotte marchande. J'incline à croire que nos adversaires admettront que c'est là un moyen assez sûr et assez conservateur de compenser la dépréciation que subit la valeur des navires en fer que le Gouvernement a fait construire à l'entreprise; la plupart ont été mis en chantier pendant la guerre et le reste en 1919, alors que les prix de tout étaient bien plus élevés qu'à l'heure qu'il est.

Il est donc injuste, tant pour la compagnie d'exploitation que pour le Gouvernement, d'imputer au seul exercice 1920 les millions de dépréciation que pourra subir avec les années la valeur des navires de l'Etat, pour s'écrier ensuite avec satisfaction que l'exploitation de la marine marchande de l'Etat se solde par un déficit.

Je ferai observer à nos collègues qu'à l'époque de la construction du Transcontinental de Moncton à Winnipeg, au prix de $200,000,000, pas un sou d'intérêt n'a été versé sur la capital placé dans l'entreprise et il n'y en aura pas pour de nombreuses années dans l'avenir. Je ne trouve pas à rédire contre cela. Cependant, je trouve singulier que l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Sinclair), et qui siège ici depuis tant d'années, déplore aussi instamment le fait que les navires de l'Etat n'acquittent pas l'intérêt en entier. Mon honorable ami n'était pas si inquiet que cela à l'époque où le pays ne touchait pas un seul sou sur le capital de $200,000,000 placé dans l'entreprise du Transcontinental National.

M. CAHILL: De qui le ministre tient-il ce chiffre de $200,000,000?

L'hon. M. BALLANTYNE: Du ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. CAHILL: C'est à la somme de 168 millions que le porte le Livre bleu du ministère des Chemins de fer.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je veux bien accepter le chiffre que mentionne là l'honorable député de Pontiac.

L'hon. M. FIELDING: Que fait une différence de 30 millions?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le principe n'en subsiste pas moins.

L'hon. M. FIELDING: Dites le principal, mais non pas les intérêts.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pour ce qui regarde la dépréciation, j'ai fait vérifier les chiffres de la compagnie et, si la recette se maintient comme en 1919 et 1920, les frais d'établissement de la flotte seront remboursés en vingt-cinq ans. Permettez-moi de le dire de nouveau, il n'est pas une seule maison de commerce qui puisse en douze mois reprendre la valeur de la dépréciation subie par les matières premières ou par les articles finis.

En ce qui regarde l'intérêt, si la compagnie avait pu faire des gains suffisants pour payer 5 pour 100 d'intérêt sur la somme que les navires nous coûtent, le montant en aurait été de $1,828,329.07. Je suis tout prêt à interpréter les choses selon que mon honorable ami désire que je les interprète. Quelle sera la perte subie sur l'intérêt quand nous en aurons fini avec cet état? Elle sera de 1 million. C'est là une conclusion juste, une conclusion vraie, précise, attestée par les comptables de la compagnie, c'est-à-dire par la maison bien connue de Marwick, Mitchell et Compagnie. C'est au reste la seule manière dont les banques où les commerçants du pays traitent un état de situation.

S'il plaît aux membres de la gauche de biffer tout l'article relatif à la dépréciation et de dire que c'est une perte, je n'ai rien de plus à ajouter. Permettez-moi de dire cependant que, l'année dernière, le service des navires a coûté plus que jamais. Si l'on tient compte de la rapidité avec laquelle les tarifs pour marchandise ont décliné, comme aussi de cette circonstance que nulle autre compagnie de navigation au monde ne s'est vu mettre dans les mains en si peu de temps un pareil nombre de navires, le fait d'avoir pu réaliser un profit de $1,476,625.55 cents avec quoi biffer la dépréciation, les dettes existantes et les frais de construction, lesquels s'élèvent à $695,065.46 cents, et par dessus tout cela, payer encore un intérêt de 2.35 pour 100 sur les frais de construction, pendant la guerre, de ces navires, c'est je pense présenter au public un état de situation très

avantageux. C'est ainsi que le Gouvernement juge la chose et le pays également.

M. CAHILL: Non, pas le pays.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je dirai un mot à ce sujet dans un instant.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a dit au cours de ses observations que j'avais, l'année dernière, déclaré qu'une somme d'un demi million avait été versée à la caisse du fonds du revenu consolidé du Canada comme intérêt et, dans le style déclamatoire dont il est coutumier, il a tout simplement prétendu que pas un sou n'avait été versé dans ce fonds.

M. DUFF: Je n'ai jamais dit cela.

L'hon. M. BALLANTYNE: Fort bien. Je retire les mots, mais c'est ainsi que j'interprète les paroles de l'honorable député.

M. DUFF: Vous devez ne pas avoir entendu; lisez mon discours et voyez ce que j'ai dit.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je me ferai un plaisir de le faire pendant mes vacances de cet été. J'ai fait prendre des renseignements ce jour même auprès du ministère des Finances, et voici ce que l'on me rapporte: il y a eu pour l'exercice de 1919 un chèque de $500,000. Ce chèque a été reçu des chemins de fer nationaux par le ministère des Finances et voici le partage qui en a été fait: on trouvera la somme de $415,-358.36 cents à la page 102 des comptes publics de 1919 et 1920 et le reste, $84,641.-64, a été mis au compte de l'année dernière. C'est là, je pense, une preuve suffisamment claire. J'ai indiqué où, dans les comptes publics, les détails pourront être trouvés.

M. DUFF: N'est-il pas vrai que l'année dernière le ministre nous a dit, dans son exposé de la situation, qu'il avait payé au ministère des Finances 5 pour 100 du total des frais de construction des navires de 1919, c'est-à-dire ceux qui alors étaient en service? Non pas $500,000, mais 5 pour 100 du total des frais, ce qui forme plus le 1 million.

L'hon. M. BALLANTYNE: Tout ce que je peux dire à mon honorable ami, c'est que le renseignement communiqué à la Chambre l'année dernière, de même que cette année, me vient de la compagnie d'exploitation. J'ajoute que je n'ai aucun motif de le mettre en doute. Ce que j'ai dit l'année dernière, je le répète cette année: les renseignements que je fournis à la Chambre comprennent la somme totale des intérêts dus sur les navires mis en service en 1919, au taux de 5½ pour 100.

J'arrive à une autre affaire très importante. Mon honorable ami d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair) a dit que j'avais donné trois raisons pour lesquelles le Gouvernement s'était mis à construire des vaisseaux et que c'étaient la guerre, les chemins de fer et l'accroissement de notre commerce d'exportation.

C'est parfaitement exact. Il a ajouté qu'il ne voyait pas pourquoi on avait songé à la construction maritime comme mesure de guerre, puisque le premier navire ne fut pas lancé avant novembre 1918. Cependant, je ne suis devenu ministre qu'en 1917, et en 1918 la guerre battait son plein. On coulait plus de navires que jamais et pas un ministre dans tout l'empire ne pouvait dire au juste ce qu'il valait mieux faire ou ne pas faire, car on ignorait quand la guerre pouvait cesser. Nous n'avions donc pas d'autre alternative que d'imiter les autorités de l'empire et celles des pays alliés, c'est-à-dire de poursuivre la construction des navires avec toute l'activité possible, comme si elle n'avait jamais dû cesser. Voilà pourquoi le Gouvernement, appuyé d'ailleurs par toute la Chambre, résolut de construire des navires pour les seules fins de la guerre. C'était en avril 1918. Par bonheur, l'armistice fut signé le 11 novembre, mais cela ne devait pas empêcher le Gouvernement de continuer, dès 1918, la construction maritime et de travailler ainsi à réparer les dommages considérables qui étaient résultés de la destruction des navires par les sous-marins.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami a oublié de faire allusion à la principale raison que je lui ai donnée. J'ai dit non pas que les quilles furent posées à une certaine date seulement, mais que les chantiers canadiens étaient occupés à la construction maritime pour le compte de la commission des munitions lorsque l'honorable ministre est intervenu.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député voudra bien se rappeler aussi qu'en faisant connaître l'attitude du Gouvernement, le 4 avril 1918—j'ai ici le compte rendu pour le prouver—j'ai dit bien clairement que le conseil impérial des munitions tenait tous les quatorze chantiers canadiens où l'on construisait des navires en acier, occupés à construire des navires pour l'Angleterre, mais que le Canada fournissait l'argent nécessaire à leur construction.

M. CAHILL: Comme s'il se fût agi d'un prêt.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai ajouté que nous avions cru devoir construire des navires pour notre propre compte, tant qu'à fournir l'argent à l'Angleterre, plutôt que d'en construire pour elle, qui quitteraient le pays et ne seraient pas assujétis aux autorités canadiennes. J'ai dit, enfin, que nous construirions ainsi une marine marchande qui serait et resterait canadienne.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nous prêtions seulement l'argent.

L'hon. M. BALLANTYNE: En effet. J'ai aussi ajouté qu'il nous fallait une flotte marchande pour répondre aux besoins de notre vaste réseau de chemins de fer. L'honorable député est beaucoup plus âgé que moi, mais je ne puis comprendre qu'il ne veuille pas de navires à cette fin. S'il peut déterminer le Pacifique à vendre sa propre flotte, qui est aussi considérable que la nôtre, s'il peut le convaincre qu'il n'a pas besoin de navires pour compléter les moyens de transport que son réseau représente, je serai prêt à prier le Gouvernement de vendre la sienne.

M. SINCLAIR: Si l'honorable ministre pouvait faire une aussi bonne transaction que le Pacifique en pareil cas, tant mieux, mais il ne le pourrait probablement pas.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce n'est pas là ce que mon honorable ami a dit, il a déclaré que, d'après lui, il n'est pas besoin de navires pour aider au service des chemins de fer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il n'en est pas besoin, assurément.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il a ajouté que les compagnies de chemin de fer ne devraient pas posséder de navires et que nous pouvons en trouver autant que nous en aurons besoin.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est vrai.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne suis ministre de la Marine que depuis 1917 et je me suis aperçu que les navires étaient chose fort rare. En 1917, 1918 et 1919 nous n'avons pu nous en procurer du tout. L'honorable député dit que nous n'avons rien fait pour développer notre commerce d'exportation. Je citerai, à ce propos, les Antilles anglaises, qu'il connaît si bien. Alors que nous avions des navires en chantier, un fonctionnaire de la Royal Mail Packet Company qui possède quatre vaisseaux naviguant jusqu'aux Bermudes, Demerara et Port-d'Espagne nous dit: "Vous n'allez pas assurément établir un service maritime entre les Antilles et le Canada." C'était l'histoire habituelle de tous les propriétaires de navires. Il nous dit: "Nous suffisons à tout ce transport maritime. Quelle politique stupide ce serait pour le gouvernement fédéral d'envoyer ces navires jusqu'aux Antilles." Je répondis à ce monsieur que si nous construisions et possédions —c'est-à-dire le gouvernement du Canada— des navires, nous ne les manœuvrions pas et que le Gouvernement abandonnerait a la direction le choix des routes qu'ils suivraient. Or, quel fut le résultat? Douze des navires canadiens font ce service et ils suffisent à peine au transport de la marchandise. Qu'on prenne la route de l'Amérique méridionale. Le Dominion du Canada aurait-il un seul navire se rendant dans les eaux de l'Amérique méridionale si ce Gouvernement avait construit et exploité sa propre flotte? Quiconque est familier avec le transport aux Antilles sait que le commerce d'exportation de ces îles était entre les mains de nos amis les Américains. Il en était ainsi également du commerce sud américain. Qu'on me permette de dire à mon honorable ami ce qui est résulté du service de la marine marchande canadienne entre le Canada et les Antilles. Pour épargner du temps, je donnerai seulement les chiffres bruts. Les exportations du Canada aux Antilles anglaises, Bermudes, Guinée anglaise et Honduras anglais, en 1913, s'élevaient à $4,967,312, mais, en 1920, elles s'étaient accrues à $15,257,014. Voilà comment les navires du Gouvernement ont servi les intérêts du commerce entre le Canada et les Antilles anglaises. Voyons ce que représente le mouvement de l'importation. En 1913, nos importations se sont élevées à $9,864,017 et, en 1920, elles s'étaient accrues à $19,863,732. Mon honorable ami ajoute cependant que ces navires n'ont rien fait pour répandre le commerce d'exportation canadien et je me suis contenté de citer les chiffres qui se rapportent aux Antilles anglaises seulement. L'honorable député a pris les statistiques du commerce pour 1919 et il les a comparées avec celles de 1920. Il a découvert alors que les exportations étaient d'environ trois cents millions moins élevées en 1920 qu'elles étaient ne 1919, mais cela n'est certainement pas de nature à surprendre. Il connaît tout aussi bien que moi que l'exportation si considérable de 1919 comparée à 1920 s'explique par la nécessité de refaire les réserves épuisées par la guerre; mais maintenant que la dépression se fait sentir dans le monde entier, on ne doit aucunement s'é-

tonner si notre commerce d'exportation a diminué. Cependant, je puis dire à mon honorable ami que la diminution serait beaucoup plus forte si nous n'avions pas une marine marchande à nous.

J'ai autre chose à dire à mon honorable ami. Le Gouvernement a tenu une conférence avec les représentants des Antilles, au mois de juin 1920. Que fallait-il surtout pour assurer une entente commerciale plus étroite entre le Canada et les Antilles? Sans la marine marchande canadienne, je doute beaucoup que nous eussions réussi à conclure cette entente que le ministre du Commerce soumettra bientôt à la Chambre. Je dis que nous n'aurions pu réussir à conclure définitivement ce traité de commerce préférentiel avec les Antilles, n'eut été que le Canada possédait sa propre marine marchande. La Jamaïque qui n'a jamais jusqu'à présent accordé un tarif de préférence au Canada est prête à nous en accorder une —et la Jamaïque est la meilleure cliente de toutes ces îles—préférence de 25 pour cent, et je répète que je doute beaucoup que nous eussions réussi à conclure cette entente entre le Canada et ces îles, si nous n'avions pas pu leur donner un service de transport des voyageurs de Halifax en hiver et de Montréal en été, aux îles Bahama, Jamaïque et au Honduras anglais.

A entendre les honorables députés de l'opposition, l'on croirait que le Canada est le seul pays qui soit concerné par la dépréciation de la valeur des navires. Cependant, l'on ne tient pas compte au gouvernement canadien de s'être abstenu de construire des vaisseaux en bois. Pourtant, lorsque le Gouvernement décida de construire des navires, je fus inondé de requêtes venant des Provinces maritimes, de la province de Québec et de la Colombie-Anglaise demandant d'inclure dans notre projet la construction de navires en bois. En ma qualité de ministre responsable, j'avisai le Gouvernement de ne pas construire de navires en bois à ce temps-là, parce que, la paix venue, ces navires n'auraient pas beaucoup de valeur pour nous et qu'ils représenteraient en définitive une perte énorme. Et que faisaient alors d'autres pays? L'Angleterre, la Norvège et la France faisaient construire des bâtiments en bois au Canada; or, bien que le coût moyen des bâtiments en acier ait été d'au plus $191.50 par tonneau, j'ai eu sous les yeux les marchés relatifs aux bâtiments en bois, et je sais que ceux-ci reviennent à $200 par tonneau. De plus, personne ne trouve à redire au programme maritime d'urgence que la république voisine a mis à exécution, et cependant, elle est en possession de bâtiments en bois jaugeant ensemble plusieurs millions de tonneaux et environ 536 navires dont elle ne sait que faire.

Revenons à la mère patrie pour songer à l'énorme réduction qui s'est accusée dans la valeur de ses navires en bois et en acier. En outre, pendant la durée de la guerre, l'Angleterre a établi de vastes chantiers nationaux, autrement dit des chantiers d'Etat où la construction maritime s'est poursuivie sur une grande échelle. Pendant la guerre, l'Australie s'est construite une flotte de navires en acier aussi nombreuse que la nôtre. J'ai lu—d'autres députés l'ont sans doute fait comme moi—ce qu'on appelle le *Parliamentary Journal of the Empire*, qui donne un court résumé des débats au parlement anglais—modèle de tous les autres—ainsi qu'aux divers parlements de l'empire britannique. Je n'y ai cependant pas vu qu'en aucun de ces parlements on ait trouvé matière à critiquer dans la diminution de valeur qu'accusent les navires de ces diverses nations. Je ne fais pas de reproche aux députés de la gauche de critiquer le programme de construction maritime du Gouvernement, car la critique est une des raisons d'être de l'opposition; mais comme il s'agit ici d'une politique nationale, je me plais à espérer que nos adversaires examineront la question au point de vue national et songeront à ce que ces navires accomplissent pour le pays, à la façon dont ils viennent en aide à nos voies ferrées et favorisent le développement de notre commerce d'exportation, comme aussi à la façon dont ils font connaître le Canada dans le monde entier.

Bien que les bénéfices soient encore assez modestes, je ne partage pas le pessimisme de mon honorable ami d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair). Ce temps de crise passera, et tant que le Gouvernement actuel restera aux affaires, notre flotte de commerce restera en la possession de l'Etat et sera exploitée par les soins de la marine marchande du gouvernement canadien. Ces bâtiments, nous ne les céderons pas à des particuliers, car tant que l'Etat possédera les chemins de fer nationaux canadiens, nous devrons y rattacher l'exploitation de notre marine de commerce.

Certains députés se sont donnés la peine de faire le calcul de ce que le pays perdra à exploiter sa marine marchande en 1921. Il est vrai qu'ils ignorent quel sera le volume du transport et n'ont pas la moindre idée de ce que seront les recettes et les dépenses, mais cela ne les empêche pas de venir nous dire: Vous avez perdu tant en

1920; c'est tant que vous perdrez en 1921." L'an dernier, la gauche prédisait que 1920 serait une mauvaise année. Attendez jusqu'à la fin de 1920, disaient-ils; c'est alors que les gens sauront où les conduit votre programme de construction maritime. Eh bien! 1920 est passé, et l'année a été bonne. Cela, tout le monde le pense; seule la minorité oppositionniste est d'un avis contraire. Je ne sais ce que 1921 nous réserve, mais en un jeune pays comme le nôtre, il ne faut pas perdre courage. Plusieurs d'entre nous ont ressenti les effets de la crise dans leurs affaires; ils ne s'en sont pas moins tirés d'embarras. J'ai la certitude que le pays fera de même. L'année prochaine, la députation aura peut-être l'agréable surprise de constater que l'exploitation de cette marine marchande tant décriée se sera soldée par un excédent.

L'histoire ancienne n'est pas chose que je possède aussi parfaitement que mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark); cependant, le hasard m'a mis sous les yeux, l'autre jour, ce qu'on appelle le "Cromwell's Navigation Act" de 1651. On reconnaîtra que cela date d'assez loin.

M. COPP: Vous vous êtes reporté assez en arrière; revenez maintenant d'une année à l'autre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Quel était l'objet de cette loi de 1651? Il n'est point de pays qui sache aussi bien que la fameuse petite île de la Grande-Bretagne comment s'y prendre pour étendre son commerce; or, le "Cromwell's Navigation Act" posait en principe que les importations dans le Royaume-Uni devaient se faire exclusivement au moyen de bâtiments anglais et que les équipages devaient être aux trois quarts composés de sujets britanniques. C'est ainsi que l'Angleterre s'y prit tout d'abord pour conquérir cette souveraineté des mers qu'elle a si bien su conserver depuis ce temps-là avec l'aide de sa marine de commerce et de ses flottes de guerre.

Qu'est-ce que fit l'Allemagne en 1870? Elle subventionna la construction des navires en acier et imposa aux chemins de fer un tarif de faveur à l'égard des marchandises qui devaient être transportées à bord des navires allemands. Par conséquent, le Canada dût-il y perdre quelques millions par année, je trouverais de bonne politique d'avoir construit ces bâtiments et d'en avoir poursuivi l'exploitation. On se plaît à répéter que le Canada est devenu une nation; or, quel est aujourd'hui le pays qui n'est pas une nation maritime? Il est grandement temps que le Canada possède sa propre flotte de marine marchande et qu'il prenne sa place parmi les nations maritimes du monde.

Avant de terminer, je répondrai à un ou deux points soulevés par mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair). Il dit que, le 11 novembre 1918, nous n'avions accordé que quatre entreprises, et que nous aurions dû cesser la construction maritime à cette époque. Il n'était pas à la Chambre, je crois, lorsque j'ai cité les chiffres, l'autre jour; je vais les citer de nouveau.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami n'a pas saisi tout à fait la portée de mes paroles. J'ai dit qu'il n'y avait que quatre navires mis en chantiers, d'après les dates d'une information du journal que j'ai mentionné. Je sais qu'il y avait un certain nombre d'entreprises; en réalité, j'ai déclaré qu'il y avait eu dix-huit marchés entre la date de l'armistice et celle de la convocation de la Chambre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je veux bien accepter la rectification de mon honorable ami. Quand il dit que quatre navires seulement avaient été construits, j'en ai conclu qu'il pensait que c'était tout le travail accompli par mon ministère à la date du 11 novembre 1918.

M. SINCLAIR: Du tout.

L'hon. M. BALLANTYNE: En réalité, la valeur des marchés signés le ou avant le 11 novembre 1918, se montait à $29,299,-991.40; la valeur des marchés approuvés par un décret du conseil le ou avant le 11 novembre 1918, mais non signés, se montait à $16,359,708 — soit des engagements au montant de $45,759,694.40, le 11 novembre 1918. La valeur des marchés approuvés par décret après le 11 novembre 1918, était de $27,283,572.50. Les honorables députés savent parfaitement pourquoi le Gouvernement a accordé des entreprises en 1919. J'ai donné toutes les raisons lorsque le crédit a été soumis au comité, mais je ne prendrai qu'un instant à les répéter. Notre pays, comme tous les autres, s'est trouvé dans un état chaotique après quatre longues années de guerre. Près de cinquante mille hommes ont été occupés dans nos chantiers maritimes, y compris les ouvriers des métiers affiliés. Il eût donc été dur pour le Gouvernement de fermer les chantiers à cette époque et de jeter ces cinquante mille hommes sur le pavé, vu surtout qu'un si grand nombre de nos vétérans se trouvaient parmi eux. Le Gouvernement s'est rendu compte de la gravité de la situation. Pas un ministère ne s'est vu

en présence d'un problème aussi difficile. Le ministère s'est donc dit: Poursuivons notre programme maritime pour ne pas interrompre l'industrie, pour tenir occuper ces cinquante mille hommes durant cette période scabreuse, et aussi parce qu'une flotte de soixante-trois navires n'est pas de trop pour le Canada. Nous avons compris, à ce moment, que nous perdrions de l'argent, mais il était absolument nécessaire que le Gouvernement accordât de nouvelles entreprises, comme en 1919. En outre, nous avons continué nos travaux publics; nous avons poursuivi ceux du canal Welland; nous avons donné autant d'entreprises que possible afin d'aider le pays durant cette crise. Le ministère n'a pas de justification à chercher; il ne regrette pas cette politique de construction maritime et la façon dont il l'a mise en vigueur au cours de la période critique de 1919.

Mon honorable ami remonte aux années qui ont précédé la guerre. Il dit qu'un vaisseau, à cette époque, coûtait 8 ou 9 livres sterling la tonne. D'accord, mais mon honorable collègue avouera qu'il n'est pas raisonnable de faire une comparaison entre le prix d'un vaisseau, avant la guerre, et le coût très élevé qui existait lorsque le ministère a accordé ses entreprises de 1918 et de 1919.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si le ministre veut bien me le permettre, je lui ferai observer que je n'ai pas fait de comparaison pour montrer quelque faute dans l'administration du ministre. J'ai simplement voulu prouver qu'il était impossible pour le ministre de faire des profits lorsque ces vaisseaux coûtaient quatre fois plus que ceux qu'il a construits durant la guerre et dont nous avons maintenant des millions de tonnes. Je reconnais qu'un vaisseau ne peut être construit maintenant au même prix qu'avant la guerre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Fort bien! et, sous ce rapport, le Canada est dans la même posture que l'Angleterre, les Etats-Unis, la Norvège, la France et tous les autres pays. Tous ont un grand nombre de vaisseaux construits durant la guerre. Les chantiers Vickers ont lancé, samedi dernier, à Montréal, un vaisseau commandé par la Norvège. Je connais le prix de ce vaisseau, mais je ne crois pas que ce serait juste pour un pays étranger de divulguer ce renseignement.

M. CASGRAIN: Pourquoi?

L'hon. M. BALLANTYNE: Eh bien, parce que je ne m'y crois pas autorisé. Je cite cet exemple simplement pour montrer que tous les pays du monde ont donné de grosses commandes de vaisseaux aux prix élevés du Canada. Nos amis des Etats-Unis ont payé une moyenne de $215 comparativement avec notre prix de $191.50. Le Canada peut rivaliser avec les autres nations mondiales, car les autres nations non plus n'ont pas de flottes qui ont été construites entièrement avant la guerre. Une grande partie des navires qui font aujourd'hui le service sur les sept mers ont été construits durant la guerre à des prix très élevés, tout comme l'ont été ceux du Canada.

Maintenant, il y a une autre chose. L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) nous a donné des chiffres, au cours de son discours, qui prouvent que les navires peuvent être construits à beaucoup meilleur marché que les prix payés pour les navires du Gouvernement. Lorsque j'ai fait mon rapport à la Chambre, j'ai dit que le même type de navire que notre navire de 8,400 tonnage de port coûterait, à l'heure actuelle, dans le Royaume-Uni, $130 la tonne. Et voici sur quoi je base mon assertion. Notre architecte naval qui arrive d'Angleterre. Il y a visité tous les chantiers, et je lui avais demandé de s'informer pour moi de ce que demanderaient aujourd'hui les chantiers du Royaume-Uni pour des navires du même type que ceux que nous construisons ici. Le renseignement qu'il m'a rapporté c'est que ces navires, en tenant compte du taux d'échange, coûteraient $130 la tonne. Il n'est pas juste de dire que l'on peut maintenant construire un roulier ordinaire à certain prix comparativement au prix des navires du Gouvernement, alors qu'il est de fait avéré que la machinerie, l'équipement auxiliaire et le type général des rouliers est absolument différent de ceux des navires du Gouvernement. Mon honorable ami, a en outre, posé une argument assez étrange; je ne suis pas un expert dans la construction des navires, mais je n'ai jamais entendu une chose semblable. Les constructeurs de navires me disent que la vitesse d'un navire marchand ne devrait pas être de plus que 10½ à 11 nœuds à l'heure. Si vous avez un bâtiment de commerce d'une plus grande vitesse que cela, vous brûlez trop de charbon, et vous ne pourrez exploiter ce navire économiquement. Mais mon honorable ami pense que les navires canadiens sont trop lents; que les navires marchands devraient faire une vitesse d'environ treize à quatorze nœuds à l'heure.

M. SINCLAIR (Guysborough) : Mon honorable ami a mal interprêté mon idée. J'ai fait remarquer que la compagnie australienne rivale de celle de mon honorable ami avait un service de navires de grande vitesse, et que ce serait là un autre obstacle à ce qu'il obtienne du fret. J'admets parfaitement qu'un navire marchand doit nécessairement faire une moindre vitesse que celle d'un navire de passagers. Mon honorable ami ne m'a pas bien compris.

L'hon. M. BALLANTYNE : Je ne le crois pas, mais j'accepte volontiers l'explication de mon honorable ami. Tout de même, je désirerais lui faire observer que deux ou trois fois, au cours de son discours, ce soir, et dans d'autres discours, il a mentionné les navires du Gouvernement comme rouliers—je l'ai noté à l'occasion—faisant allusion à leur lenteur, 10½ à 11 nœuds. C'est là la vitesse convenable pour le navire marchand ordinaire. En ce qui concerne la ligne australienne, bien que je n'aie pas les détails, je tiens de l'administration, depuis peu, que nos navires transportent des cargaisons complètes en Australie et à la Nouvelle-Zélande, et que c'est là à l'heure actuelle la ligne la plus avantageuse pour les navires du Gouvernement. Mon honorable ami a dit aussi que nous subventionnions des navires rivaux. En effet, nous subventionnons des navires qui desservent l'Australie, Terre-Neuve et les Indes. Mais les navires que subventionne le ministère du Commerce sont des navires de fret et de passagers, tandis que les navires du Gouvernement transportent le fret seulement.

Je désirerais maintenant soumettre les détails suivants de la différence de construction et d'équipement entre les navires du Gouvernement et les rouliers anglais ordinaires :

1. L'extension de la superficie de logement, la qualité, aussi le logement de 4 passagers avec grande cabine sur le pont et cabinet de toilette contigu.
2. Grues additionnelles pour fardeaux lourds.
3. Appareil électrique additionnel.
4. Equipement et matériel complet, non-inclus dans les navires anglais.
5. Lanternes de côté en cuivre sur les navires canadiens, en fonte, sur les navires anglais.
6. Surchauffage à vapeur approprié à nos ports canadiens durant l'hiver.
7. Appareil de direction : beaucoup plus considérable que sur les navires anglais, communiquant directement avec le gouvernail avec frein à télemoteur.
8. Télégraphe : plus considérable que celui des navires anglais.
9. Treuil : un de plus sur les navires canadiens.
10. Beaucoup mieux adaptés à la navigation que les navires anglais.
11. Equipement et matériel plus complet en général que ceux des navires anglais.
12. Les navires canadiens ont un entrepôt frigorifique et un appareil réfrigérant pour les provisions du navire. Les navires anglais n'ont qu'une glacière.
13. Arrimage à grain et écoutilles additionnelles sur les navires canadiens.
14. Apparaux mécaniques pour la chambre des machines, écoutilles vitrées, et chaloupes de sauvetage.
15. Divers articles à bord des navires, tels que, lisses de teck, lisses additionnelles et épentilles, toile, magasins, approvisionnement de cuisine et garde-manger, hôpital, mécanisme en fer galvanisé, ameublement, etc., plus nombreux que sur les navires anglais.
16. Pelles d'hélice en bronze, pièces de rechange en bronze.
17. Couvercles de chaudière additionnels.
18. Ejecteur pour cendres en surplus du guindal.
19. Pompe sanitaire.
20. Pompe alimentaire indépendante à la place de la pompe alimentaire fixe.
21. Empaquetage métallique additionnel.
22. Appareil et outillage de rechange.
23. L'on n'a pas fait d'essais sur les navires anglais, à cause de la guerre.

Tous les navires canadiens subissent une épreuve de déplacement à toute vapeur durant six heures, avec essai de l'ancre et du gouvernail.

Je puis ajouter qu'un grand nombre de nos navires se servent de pétrole aussi bien que de houille comme force motrice. La liste est donc bien longue des différences entre un navire de l'Etat et un cargo-boat ordinaire.

Il est un autre détail qui vient de se présenter à mon esprit. L'honorable député d'Antigonish-Guysborough (M. Sinclair) et l'honorable représentant de Lunenburg (M. Duff) ont dit qu'un grand nombre des navires du Gouvernement étaient inactifs; qu'ils se balançaient sur leurs ancres, dans le port d'Halifax. Notre pays a été privilégié; tous les navires de l'Etat eurent amplement de travail, en 1920, et à ce moment, ils sont tous retenus, si j'en crois le renseignement qui me parvient. Si des navires dorment sur leurs ancres dans le port d'Halifax, aujourd'hui, c'est qu'ils s'y trouvent pour leur inspection annuelle et quand celle-ci sera terminée, ils vont commencer le transport de la houille canadienne. Mon honorable ami (M. Sinclair) affirme que nos petits navires n'ont aucune utilité; qu'ils ne sont que des yachts. Voyons quelle espèce de yachts ils sont. Le tonnage de port de presque tous ces navires est de 3,750 et nous n'en avons que quatre de 2,800 tonnes. Mon honorable ami sait que pour commercer avec Terre-Neuve et les Antilles où les eaux sont basses, on doit avoir des vaisseaux de faible tirant et nous ne pourrions y envoyer des navires plus grands

que ceux qui font, aujourd'hui, la navigation intérieure des Antilles ou de Terre-Neuve. En outre, notre vaste réseau de chemins de fer réclame qu'on mette un grand nombre de navires de ce type même au transport de la houille.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami se propose-t-il de faire servir ces petits navires au transport de la houille?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est ce que fait la compagnie qui les exploite.

M. SINCLAIR Guysborough): Elle commet là une erreur.

L'hon. M. BALLANTYNE: Peut-être. Je ne suis jamais intervenu — non plus que le Gouvernement, dans l'administration de cette compagnie. J'ignore tout de l'exploitation ou du prix de sa houille. Je ne lui pose pas de questions que je ne poserais pas au Pacifique-Canadien.

M. CASGRAIN: Ne pensez-vous pas que vous devriez le faire?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce qui m'intéresse, en ma qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries dans ce Gouvernement, c'est le résultat brut du travail des navires, à la fin de l'année. Je n'entends pas revenir sur le débat qui a eu lieu, dans cette Chambre, l'autre jour, mais nul homme ne pourrait administrer des navires, si le ministre de la Marine ou aucun des autres membres du gouvernement fédéral allait lui demander où il a acheté son huile lubrifiante ou sa houille, ou encore l'endroit où il a acheté son beurre ou son fromage. Je ne leur pose absolument pas de question; ils seront véritablement libres d'agir à leur guise, aussi longtemps que je serai ministre de la Marine, et, ministre parlant au nom du Gouvernement. Je tiens à dire que nous sommes satisfaits du résultat de l'épreuve de 1920 et que nous avons de grandes espérances pour l'année 1921.

M. CLARK (Red-Deer): L'heure serait passée depuis bien longtemps de l'ajournement de la Chambre, si nous avions adopté la proposition qui nous a été soumise, aujourd'hui. Je n'entends pas retenir indûment le comité à cette heure. J'admire grandement le courage et l'optimisme du ministre, et je dis cela, sans aucune restriction mentale. Il est un type splendide de Canadien; mais les Canadiens eux-mêmes peuvent être trop optimistes et je crois réellement que le ministre, pour le moment, est au premier rang des Canadiens suroptimistes. Mon honorable ami fait preuve d'un optimisme outré, quand il s'assure lui-même et qu'il persiste à assurer ce comité que le pays approuve cette politique de construction navale. Je demande au ministre d'écouter ce que je vais dire sur le sujet. Si sa déclaration reposait sur quelque chose de réel ou si elle contenait tout ce que mon honorable ami croit y trouver, je ne connais personne qui lui serait aussi fidèle que le premier ministre (le très hon. M. Meighen). Mais le premier ministre lui-même, l'autre jour, s'est servi de termes marqués au coin d'une prudence extrême et de beaucoup de réserve à l'endroit de ce projet. Il a dit: "Il est vrai que la peinture n'a pas la teinte rose que nous voudrions y trouver". Je pensais avoir employé des termes plutôt forts, quand j'ai parlé de l'entreprise comme d'une chimère dispendieuse, mais s'il y a une somme raisonnable de vérité dans les observations qu'ont faites les honorables députés de Lunenburg (M. Duff) et d'Antigonish-Guysborough (M. Sinclair), je ne crois pas avoir employé un langage trop énergique, loin de là.

Il y a cet autre fait que je voudrais faire observer au ministre afin de tempérer son optimisme à l'endroit de la population du pays, et c'est un point qu'il pourrait élucider. Les journaux qui ont le plus sévèrement critiqué la déclaration que mon honorable ami a faite, l'autre jour, sont ceux-là mêmes qui appuient le plus fortement le Gouvernement.

Le *Herald*, de Halifax, un journal qui a toujours été prêt à vanter tout ce qui venait d'un ministère conservateur ou à tendance conservatrice, a vertement et catégoriquement critiqué l'ensemble du projet du ministre, et dans une ville maritime comme Halifax, les journaux doivent s'y connaître en questions maritimes. Comme vous le voyez, j'essaye de faire entendre raison au ministre, parce que s'il va en Angleterre avec le premier ministre comme il en a l'intention, et qu'il continue d'être aussi optimiste, il nous reviendra avec une série de dreadnoughts à sa remorque. Et cela serait une terrible catastrophe pour le pays à l'heure actuelle. Si on quitte Halifax pour venir à Ottawa, on trouve ici le *Journal* qui rivalise avec son confrère de Halifax pour critiquer le rapport de mon honorable ami. Allez à Montréal, le plus grand centre maritime du Canada, où le projet de mon honorable ami devrait sûrement être bien accueilli, et là aussi, son amie, la *Gazette*, se joint au *Herald*, de Halifax, au *Journal* d'Ottawa et jusqu'à un certain point au premier ministre lui-même, pour peindre sous de sombres cou-

leurs l'entreprise au sujet de laquelle le ministre est si optimiste, véritable Micawber qui est toujours convaincu qu'un événement va survenir qui le sortira de ses difficultés.

Je dirai à mon honorable ami les autres raisons qui me font croire que son optimisme n'est pas tout à fait bien fondé. Je vais lui démontrer sans crainte, je crois, d'être contredit, que son entreprise est déjà gravement compromise. Je tiens à déclarer positivement que ce projet du gouvernement canadien n'a point été entrepris comme mesure de guerre. J'en trouve la preuve dans la déclaration faite par mon honorable ami il y a quelques instants. Il a dit que quand il s'est lancé dans l'entreprise, la commission impériale des munitions faisait construire en quatorze endroits différents, faisait avec des ouvriers et des matériaux canadiens, tout ce qu'elle pouvait pour contribuer à gagner la guerre. Mon honorable ami ne faisant pas d'objection, je répète que son argument s'écroule. Cela n'a jamais été une mesure de guerre, et voilà qui a une grande portée sur ce que nous avons entendu au cours du débat, non pas de la bouche de mon honorable ami le ministre, mais des rangs de l'opposition, à savoir que cette entreprise était très bien comme mesure de guerre, mais qu'elle aurait dû être abandonnée aussitôt après l'armistice. Le Gouvernement n'a jamais entrepris la chose comme mesure de guerre, et elle n'aurait jamais dû sortir des mains de la commission impériale des munitions. Nous avions plus que nous ne pouvions faire pendant la guerre et le Gouvernement avait tout mon appui pour ce qu'il entreprenait de raisonnable à ce moment-là, mais, comme mon honorable ami l'a admis l'autre jour, je n'ai jamais approuvé son projet de marine marchande.

Si ce n'était pas une mesure de guerre, qu'était-ce donc? Quelle était l'idée du ministre quand il s'est lancé dans cette entreprise? En soi, le projet n'était pas de nature à porter atteinte à sa réputation, pas plus qu'à celle de l'honorable député de Maisonneuve et à celle du député de Cap-Breton qui tombèrent d'accord avec lui. Ce qui est moins honorable pour eux c'est la façon dont ils lâchent le ministre aujourd'hui. C'est très mal surtout pour un Ecossais des hautes plaines qui devrait toujours être prêt à mourir pour la cause à laquelle il a adhéré. Mais je ne les mettrai pas en cause. L'idée de mon honorable ami était que si l'on devait construire des navires au Canada, c'était pour le Gouvernement une industrie à soutenir. Voilà quelle était son idée et il a préparé l'affaire avec énormément d'habileté. Sans donner aux mots leur sens propre, je dirai que lorsqu'il s'est arrangé pour cambrioler le trésor public il a bien pris la précaution de s'attirer les bonnes grâces de ceux qui devraient être les policiers en en faisant des receleurs. Voilà ce qui s'est passé dans différents endroits du pays. Il les intéressa à son projet et c'est ainsi qu'il nous présenta l'affaire comme devant lancer la construction maritime au Canada. Voilà ce qu'il avait dans l'idée. La guerre lui causait d'autant d'anxiété que ses collègues du ministère, mais son anxiété ne provenait pas du fait que la construction n'allait pas assez vite, car il savait que la commission des munitions procédait plus rapidement et mieux qu'il n'aurait pu le faire lui-même. Il aurait dû savoir—et voilà justement où je dois le blâmer, malgré qu'il se soit montré très aimable à mon égard et que je lui sais gré de sa courtoisie—il aurait dû savoir, dis-je, qu'il serait sorti de la difficulté beaucoup plus tôt s'il avait laissé faire ceux qui avaient l'expérience de ces choses là.

Je n'ai pas entendu d'observations touchant l'acier qui est compris dans ce projet de construction maritime. Qu'est-ce qui en est? Le ministre nous dit maintenant que nous aurions dû prévoir une guerre qui allait toujours durer. C'est voir loin dans l'avenir, c'est même voir très loin. En réalité, cela dépasse la compréhension du cerveau et le ministre doit comprendre clairement, je crois, que si nous prévoyons une guerre éternelle, nous n'aurions pas davantage à nous occuper de ces questions puisque nous aurions tous été balayés. Il n'y aurait pas eu de gouvernement pour remplacer celui qui disparaît de l'autre côté et tous nos ennuis auraient été effacés dans l'oubli.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si mon honorable ami veut me permettre de le reprendre, je n'ai pas dit que la guerre allait durer toujours, mais bien que le Gouvernement devait poursuivre ses plans pour gagner la guerre comme si celle-ci allait durer, ce qui est bien différent.

M. CLARK (Red-Deer): Cela montre simplement la prudence du ministre comme prophète et son imprudence comme politique, parce que si la guerre ne devait pas durer toujours il a été fatal pour lui de continuer toujours sa politique. La guerre

est finie, mais la politique est demeurée et je ne vois pas que la correction améliore la position du ministre.

Voilà ce qui était en l'esprit de ceux qui se sont faits les instruments du projet. Sans cela, que signifiait ce contrat de cinq ans—une partie du toujours—avec la Dominion Iron and Steel Company? Je ne crois pas me tromper en disant qu'un contrat a été accepté de cette compagnie pour la fourniture de 250,000 tonnes de tôle d'acier. Je ne sais pas aujourd'hui les termes exacts de ce contrat, mais on dit confidentiellement que seulement 40,000 tonnes ont été livrées de la commande de 250,000 et que cette partie du projet est pour le moment abandonnée. Je ne crois pas que cela continue—le ministre me corrigera si je fais erreur—et, naturellement, la compagnie poursuit le Gouvernement pour se faire rembourser les pertes encourrues par suite de ce contrat formidable dénoncé depuis. Je ne tiens pas à insister davantage sur ce point. Tout ce que je demande c'est que les points saillants de ce projet soient étudiés par le comité avant que nous votions $8,330,000. Il y a sujet de s'alarmer, monsieur l'Orateur, quand on songe que ce crédit qui peut sembler si modeste, représente un cinquième des dépenses totales du pays en 1896, alors que l'ancien gouvernement libéral est arrivé au pouvoir, un cinquième de tout l'argent qui servait alors aux dépenses du gouvernement fédéral. Nous ne pouvons pas passer sur ce crédit à la légère, ni sans nous assurer que le comité sait bien ce qu'il fait et que le pays est aussi bien renseigné sur les détails du projet.

Je crois actuellement, et je désirerais beaucoup avoir l'attention du ministre parce que je désire savoir, et le comité désire savoir, dans quel état d'esprit il se trouve avant que nous lui accordions ce crédit, je crois, dis-je, que l'attitude du Gouvernement en ce qui regarde la construction entreprise d'après ce programme cessera cette année et que c'est le dernier montant qui nous sera demandé conformément au programme de construction maritime tracé par le Gouvernement. Dans ce cas, je suis peiné de dire que nous nous trouvons dans la position de voir le second argument de mon honorable ami disparaître parce que, du moment où nous cesserons de pratiquer cette grande industrie de construction maritime, le rétablissement de notre industrie grâce à la construction maritime disparaîtra en même temps du programme du Gouvernement. Dans sa première déclaration à la Chambre mon honorable ami a dit que le programme du Gouvernement se terminerait cette année, du moins en ce qui regarde le département de la Marine, ce qui fait, je le répète, que le second article de son programme disparaît aussi. Je voudrais pouvoir me fier autant au Gouvernement que je me fie au ministre de la Marine. Je vais expliquer à mon honorable ami pourquoi j'entretiens des doutes à ce sujet. Juste avant la déclaration que j'ai citée de mémoire, arrivait cette autre déclaration:

> Quant au projet d'une subvention pour favoriser la construction de vaisseaux d'acier au Canada, le ministère est encore à l'étudier et il se peut que le ministre des Finances fasse une déclaration à ce sujet dans son exposé budgétaire.

Or, je dois avouer que cette déclaration n'est pas sans m'alarmer considérablement. Je comptais que nous pourrions terminer nos travaux ici vers la fin de mai ou au commencement de juin, mais, si après que le vote sur les transports maritimes aura été donné, tout d'un seul côté, nous devons étudier un système de subvention pour favoriser une industrie apparemment aussi difficile à diriger que celle des transports maritimes l'est pour le moment, je prévois que la discussion du budget ne sera ni brève, ni facile.

Je n'en dirai pas plus pour le moment à ce sujet, car si on doit nous demander, après la déclaration du ministre à propos du surplus des navires que possèdent tous les gouvernements des nations du monde, d'employer l'argent du Canada dans de nouvelles constructions maritimes, ce sera nous demander de suivre une voie qui n'est pas pratique et qui nous conduira à une perte certaine et à un désastre national évident dans un avenir rapproché. Je donne cet avertissement dans l'espoir qu'il pourra arriver aux oreilles et aux yeux du ministre des Finances et qu'il se gardera de mettre en pratique le vague indice contenu dans cette partie du discours de mon honorable ami.

Ce soir, mon honorable ami a répété, à propos du développement de l'industrie, l'argument dont il s'est servi en 1919 et aussi l'an dernier, savoir le travail à fournir aux ouvriers. A première vue et à ne considérer la chose que superficiellement, cela pourrait naturellement nous émouvoir en ces temps difficiles. Mais je tiens à faire remarquer au Gouvernement que l'emploi des deniers publics pour donner du travail à un groupe quelconque de nos concitoyens dans une entreprise sans profit, ne peut qu'aggraver la diffi-

culté que vous cherchez à soulager, parce que vous ne pouvez vous procurer de l'argent que de deux manières. Si vous l'obtenez au moyen de taxes, alors vous prenez l'argent dans les poches du contribuable pour le placer dans une entreprise inutile; s'il restait entre les mains des contribuables, il serait employé au développement de leurs propres affaires ou à augmenter l'avoir des banques qui le prêteraient pour encourager des affaires profitables. Si, d'autre part, au lieu de vous procurer cet argent par des taxes, vous l'obtenez par un emprunt, comme cela arrive souvent, alors en outre des maux économiques que je viens de signaler, vous avez en plus la perte représentée par le payement de l'intérêt de l'argent que vous empruntez; et quand nous empruntons, comme c'est fréquemment le cas, à un pays étranger, vous aggravez le mal en payant des intérêts à un peuple étranger, pour secourir quelques ouvriers dans quelques localités du pays. Le capital vient dans un pays sous la forme de marchandises produites à l'étranger et nous faisons l'affaire de ce pays étranger auquel nous empruntons, et employons à perte des ouvriers dans ce pays là seulement, au détriment de nos ouvriers qui sont sans ouvrage dans notre propre pays. De sorte qu'il n'y a pas de politique plus répréhensible, et à la fin plus économiquement insensée que celle qui consiste à se lancer dans une entreprise inutile et sans profit dans le simple but d'apporter un soulagement temporaire et local à une poignée de nos gens.

Il ne s'agissait pas d'une politique de guerre; le ministre l'a prouvé. Ce n'était pas nécessairement une politique de guerre; c'était simplement la continuation d'une politique de guerre qui avait été aussi bien faite ou même mieux et avec beaucoup moins de risque pour le peuple par la commission impériale des munitions. Ce n'était évidemment pas une bonne méthode d'établir une industrie canadienne, puisque mon honorable ami déclare au comité que nous l'abandonnons cette année comme entreprise du Gouvernement. J'ai montré son inutilité et sa folie comme remède au chômage et il reste à considérer si c'est le complément nécessaire du réseau des chemins de fer nationaux. Je voudrais bien savoir exactement où en est mon honorable ami sur ce chapitre. On nous laisse maintenant avec ces navires entre les mains. Je ne veux pas récriminer. Je n'ai pas en vue un avantage de parti; je veux être utile au pays sur ce point et venir en aide au pays et au Gouvernement, s'ils désirent être aidés pour sortir de leurs difficultés. Mais je voudrais savoir si j'ai raison en examinant l'état d'esprit de mon honorable ami quand je déduis de ce qu'il a dit, qu'il pense toujours que c'est une bonne chose pour le Gouvernement d'exploiter ces navires. Mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) a suggéré une politique diamétralement opposée quand il a dit qu'il vendrait les navires. Je ne sais pas si je recommanderais d'adopter pour le moment cette politique, car le ministre est dans la malheureuse position d'avoir manqué son but. Il a dit lui-même qu'il aurait pu les vendre l'an dernier; mais l'an dernier, c'était 1920, et nous sommes en 1921 et je doute beaucoup que la proposition de l'honorable député de Guysborough soit pratique pour la simple raison qu'il est très problématique qu'il pourrait vendre les navires, sauf avec une perte qui serait regardée comme absolument ruineuse.

Quant à l'alternative d'exploiter ces navires, bien que d'un tempérament ardent, je regrette de dire que je ne peux pas pour le moment partager l'optimisme du ministre. Il me semble que c'est une politique nationale très aléatoire d'ajouter aux chemins de fer, qui enregistrent cette année un déficit de $70,000,000, une flotte de navires qui à l'extrémité de ce réseau de transport, pourra donner, je le crains beaucoup, un déficit dans les années prochaines. Je ne l'espère pas. En bon Canadien, j'espère que je me trompe, mais c'est ce que j'entrevois. Je crois que mon honorable ami même, si nous acceptons ses chiffres comme corrects ce soir, aura un résultat différent l'an prochain et s'il y avait un moyen de disposer de ces navires en faisant une perte raisonnable, je lui demanderais sérieusement de prendre en considération la recommandation de mon honorable ami de Guysborough.

Quant au reste, je ne voudrais pas reprendre mon siège sans faire une observation; je me bornerai donc à répéter les conseils que j'ai donnés à mon honorable ami au début de cette entreprise.

Il a fait allusion ce soir en termes élogieux à l'histoire de la Grande-Bretagne touchant sa marine marchande. Il a rappelé ce que l'Angleterre a accompli à l'époque de Cromwell. L'esprit qui anime la marine anglaise était manifeste à cette époque; cependant, pour amener la marine britannique à s'assurer le rang qu'elle occupe aujourd'hui, en sus de cet esprit, on a mis à exécution un programme fiscal; cependant, je n'ai pas l'intention de m'étendre sur ce sujet. Je suis fatigué pour

ainsi dire d'entendre le son de ma propre voix frapper dans le vide ici en préconisant cette politique; j'ai si souvent ressassé la question.

Je tiens à faire observer toutefois que le Gouvernement du jour devra décider s'il désire maintenir un tarif de haute protection ou créer une forte marine marchande, car il ne peut avoir les deux en même temps. Je répète cette prophétie avec la plus extrême confiance, en vue de déterminer mon honorable ami à soumettre la question à l'examen du cabinet. A quoi sert-il de construire des voies ferrées pour transporter le surplus de notre récolte aux bords de l'océan et de construire des navires dans le but d'expédier nos produits outre-mer, si nous élevons ensuite un mur tarifaire pour gêner notre trafic d'exportation et d'importation? Vous pouvez poursuivre l'exécution de l'un ou l'autre de ces programmes; mais vous ne pouvez les exécuter tous les deux en même temps; car ce serait un acte de folie au point de vue économique. Si nous devons avoir un mur tarifaire aussi élevé que la potence d'Haman, cessons de penser à créer une marine marchande dont l'exploitation sera rémunératrice, car nous ne réussirons jamais à obtenir ce résultat.

Je me suis efforcé de passer en revue le programme du ministre aussi brièvement que je puisse le faire. J'ai établi qu'il ne s'agit nullement de l'exécution d'un programme de guerre pour les fins de la guerre. Ce programme a été enlevé du moins de gens qui étaient en mesure de le faire exécuter à meilleur compte que le Gouvernement canadien. Cependant, l'industrie de la construction maritime a fait faillite entre les mains du Gouvernement; le projet est douteux en ce qui concerne l'exploitation des navires de l'Etat. Pour ma part, l'entreprise ne saurait avoir de succès tant que le pays n'aura pas modifié son tarif douanier.

Une dernière observation et j'ai fini. Si le ministre va en Angleterre, nous devrons avoir de bons renseignements sur le programme naval avant son départ. Je lui recommande, durant son séjour là-bas, d'étudier les choses de la marine sur place; qu'il fréquente les armateurs de la mère patrie et ils lui diront par quels moyens ils ont réussi. Cependant, il se rendra compte que tous ceux qui ont quelque chose à faire avec la marine en Angleterre n'ont qu'une opinion quant à la cause des succès qu'a obtenu la flotte marchande du Royaume-Uni.

Il constatera donc, je le répète, que l'opinion est unanime à ce sujet, et, certes, il n'en saurait être autrement. Cependant, nous commettrions une folie au point de vue économique, qui aboutirait infailliblement à un désastre national, si nous allions continuer l'exécution d'un programme maritime de cette nature tout en maintenant en vigueur la politique fiscale que nous avons constamment suivie au pays depuis la confédération pour ainsi dire à venir jusqu'aujourd'hui.

M. COCKSHUTT: Je ne prétends pas être un marin et mes connaissances concernant la marine marchande, je le sais, sont fort bornées. Cependant, je me rends compte que notre programme naval a été sévèrement critiqué par certains de nos amis de la gauche, surtout ceux qui représentent des circonscriptions des Provinces maritimes. Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) habite à une grande distance de la mer à l'heure qu'il est et je crains qu'il n'ait oublié certaines opinions qu'il avait apportées de la métropole lorsqu'il vint s'établir sur le sol canadien.

M. CLARK (Red-Deer): Ma mémoire est très fidèle.

M. COCKSHUTT: A l'époque de son arrivée en Canada, mon honorable ami était plus au fait des choses maritimes qu'il ne semble l'être à l'heure qu'il est. L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a prononcé un long discours ce soir, à l'exemple de son collègue de Lunenburg (M. Duff) l'autre jour, laissant entendre que le programme maritime que le ministre fait exécuter est destiné à conduire le Canada à un grand désastre. Le ministre est capable de se défendre, comme il l'a démontré en maintes circonstances. Je me permettrai toutefois d'ajouter quelques mots concernant certaines objections qui ont été soulevées ce soir et en réponse aux assertions de nos honorables amis de la gauche. Je tiens à faire insérer dans les colonnes du hansard les critiques qu'ont publiées les journaux et qui sont d'une nature assez désobligeante au dire de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark).

Certains journaux, toutefois, se sont abstenus d'adopter une pareille attitude. Or, si le ministre a reçu des éloges de la part de journaux qui sont loin d'être favorables au Gouvernement en général, j'incline à croire que ces commentaires ont peut-être autant de poids que les attaques venant de la part de journaux amis du Gouvernement, quand bien même ils ne seraient pas

aussi favorables que nous pourrions le désirer, dans certains cas. Je citerai d'abord l'opinion du *Sydney Post*:

L'expérience que le Canada a faite de sa marine marchande nationalisée a été plus encourageante que dans le cas des chemins de fer. Pour ce qui regarde les frais de construction et d'exploitation, le fret gagné, la réussite de la direction, M. Ballantyne a pu démontrer par des états comparatifs, que la marine marchande canadienne présente une situation qui ne souffre en rien d'être comparée à celle d'aucun autre pays.

Voilà qui est asez fort et cela vient d'une région maritime. C'est le *Sydney Post* du 31 mars qui parle ainsi. J'espère que l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) prendra note de la chose.

M. DUFF: Merci, je l'ai fait.

M. COCKSHUTT: J'arrive maintenant à la *Tribune*, de Winnipeg. Ce journal est publié dans une ville joliment lointaine des bords de la mer, mais non pas trop des bords des Grands lacs, où la navigation joue un rôle considérable. La *Tribune* du 31 mars contient les lignes qui suivent:

La situation de la marine marchande canadienne est loin d'être mauvaise si l'on tient compte des circonstances du commerce l'année dernière et si on la compare à celle des autres marines marchandes.

Telle qu'il existe dans le moment, la marine marchande toutefois constitue dans les mains du Gouvernement une arme puissante pour l'expansion du commerce outremer. Elle est susceptible d'être employée, et elle devrait employée, tant à stimuler le commerce, là où il peut être profitable au pays dans son ensemble qu'à corriger certaines des malheureuses tendances de notre commerce tel qu'il existe présentement.

C'est là, je crois, un commentaire favorable de la part de la *Tribune*, de Winnipeg.

Permettez-moi maintenant de vous citer le *Vancouver Province*, du 30 mars:

L'acquisition de navire par l'Etat n'a pas heureusement les mêmes épreuves que le ministre des Chemins de fer. Ce n'est pas un déficit qu'il nous énonce.

"L'acquisition de navires par l'Etat n'a pas eu pour objet d'effectuer un placement. Ç'a été un moyen de procurer de l'emploi aux soldats rapatriés pendant le cours des remaniements qui ont suivi la guerre. Dans cette province, comme ailleurs aussi sans doute, la préférence a été donnée aux soldats revenus du front. Cette industrie a donné régulièrement un emploi bien rétribué à une époque où le besoin s'en faisait grandement sentir. . .

Quoi qu'il en soit, la flotte canadienne semble avoir été fort active, et il est aujourd'hui possible d'établir plusieurs services de paquebots qui autrement, pourraient avoir à attendre.

Je vous citerai ensuite un extrait du *Spectator*, de Hamilton, du 2 avril.

Il est vrai que le programme de constructions maritimes n'a pas été accompli à temps pour être de quelque utilité pratique dans la campagne, mais on ne peut guère blâmer le Gouvernement de n'avoir pas su prévoir au juste la date où finiraient les hostilités.

Maintenant, le *Mail and Empire*, de Toronto:

L'état présenté par le ministre de la Marine touchant l'exploitation de la flotte nationale pour 1920 est très satisfaisant. Il l'est autant plus que, sur la fin de l'année, les affaires maritimes ont beaucoup langui. Aux Etats-Unis, la commission de la flotte a dû faire dégréer des centaines de vaisseaux et elle a subi de lourdes pertes dans l'exploitation. Il en a été de même des propriétaires anglais. Les prix sont tombés d'un à deux tiers de ce qu'ils étaient au mois de janvier 1920. La concurrence a été vive entre les bâtiments de charge à la cueillette, et plusieurs des vieilles lignes importantes ont projeté d'établir de nouvelles routes. On aurait pu s'attendre de la flotte canadienne, que, nouvelle venue sur l'océan, elle aurait trouvé difficile de faire sa trouée dans le commerce transatlantique, mais, quoique le nombre de navires mis en service au cours de l'année ait été porté à 47, avec une capacité totale de 250,000 tonneaux, elle a trouvé des chargements pour presque tous ses voyages. L'honorable M. Ballantyne a pu annoncer un excédent de $1,293,000. Déduction faite de la dépréciation, des frais de construction et des engagements, l'excédent net a été de $781,460, c'est-à-dire 2.35 p. 100 sur le capital engagé. L'année dernière a été, à vrai dire, le premier essai loyal de la marine marchande, puisque, en 1919, seuls une douzaine de navires avaient accompli quelques voyages d'aller et retour. A une époque où les prix de transport étaient descendus si bas que furent dégréés des milliers de navires anglais, la réalisation d'un profit a été, pour l'administration, un succès éclatant. Il reste encore six vaisseaux à délivrer, presque tous d'un fort tonnage. L'honorable M. Ballantyne se plaint des manufacturiers à qui il reproche de n'avoir qu'à demi soutenu l'effort de l'Etat. Ils n'ont point recherché, comme ils auraient dû le faire, le commerce d'exportation, pendant que, d'autre part, ils importaient d'outre-mer leurs matières brutes par les voies américaines. La rapide extension des routes sur lesquelles voyagent les navires de l'Etat présente aux négociants de ce pays des chances exceptionnelles de transport maritime, et, à mesure que décroissent les frais de la production, à mesure que s'accroissent les moyens de cette production, on doit s'attendre à des efforts plus soutenus dans le développement de notre commerce avec les pays d'outre-mer. Les navires de l'Etat donnent le service et, s'ils peuvent continuer à faire leurs frais, et même à produire un intérêt sur les capitaux dépensés, le pays aura lieu de se féliciter de l'expérience qu'il tente. Peu de pays ont essayé avec succès la mise en service de navires marchands par l'Etat.

Je n'ai lu que quelques-uns des très nombreux extraits que j'ai ici.

M. COPP: Avaient-ils été marqués pour être lus?

M. COCKSHUTT: Non; j'en ai lu plusieurs, et si mon honorable ami en veut d'autres, ils pourront certainement lui être passés.

M. COPP: Vous feriez mieux de les lire.

M. COCKSHUTT: Je ne vais pas tuer le temps, comme mon honorable ami pourrait l'espérer.

M. COPP: C'est ce que vous avez fait plus souvent que moi au cours de la présente session.

M. COCKSHUTT: Je n'en ai pas fait le reproche à mon honorable ami, et il fera bien de se défaire de cette idée avant qu'on la lui impute.

C'est pour cette raison que je ne voulais pas les citer, et bien que je les aie sous la main, je ne veux pas les lire par ordre de l'honorable député.

Je ferai allusion à ce qu'a dit le député de Red-Deer (M. Clark). La politique de construction maritime est loin de lui plaire. Elle n'est peut-être pas sans défauts, et alors l'honorable député, grand économiste qu'il est, devait naturellement s'attaquer à ce qu'un programme important comme celui-là pouvait avoir de défectueux. Comme il est dit dans l'article que je viens de lire, la construction des navires a pour objet principal de transporter les marchandises en collaboration avec nos chemins de fer. Je défie le député de Red-Deer (M. Clark) et toute l'opposition de prouver que cet objet soit mauvais. L'exemple du Pacifique est là pour démontrer le contraire. Cette compagnie possède depuis longtemps, sur les deux océans, des navires qui ont merveilleusement aidé au succès de son réseau. Cela coûte cher, je l'avoue, mais les chemins de fer nationaux ne sauraient être exploités à profit sans faire concurrence au Pacifique sur tous les points, et le plus tôt ils la feront, le mieux ce sera. Cela n'aura pas l'heur de plaire aux armateurs ni au Pacifique, mais ayant pris possession de 20,000 milles de chemin de fer un peu parce qu'il le voulait et surtout parce qu'il y était obligé, le Gouvernement doit les exploiter le mieux possible. Au point de vue économique il est à propos qu'il ait des navires sur les océans et aussi sur les lacs, si c'est nécessaire, pour coopérer avec son réseau et réduire les taux de transport autant que possible, afin de concurrencer avec avantage toute autre compagnie.

La politique des transports est une politique nationale. J'avais pensé que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) y serait favorable, car bien qu'il voie d'un mauvais œil tant de choses faites au Canada, il a déjà déclaré, si je ne me trompe, que le Canada pouvait construire non seulement des petits navires pour le transport-marchandises, mais des dreadnoughts. C'est au cours du fameux débat sur la question de la marine de guerre que l'honorable député fit violence à ses idées libre-échangistes jusqu'à ce point-là. N'étant pas alors présent, j'ai appris ensuite avec peine qu'il s'était déjugé jusqu'à proposer la construction de navires de guerre en Canada. Si j'ai été mal informé, je veux qu'on me reprenne au sujet de ce que je viens de dire.

M. CLARK (Red-Deer): Je connais assez bien l'honorable député pour savoir qu'il ne voudrait pas être injuste à mon égard. Certes, j'étais d'avis que si nous devions avoir une marine il nous serait plus avantageux de construire nos propres navires chez nous. Il a fini par tomber d'accord avec moi sur ce point. Il s'agissait d'une question de défense, et comme l'a dit depuis longtemps Adam Smith, la défense est le premier devoir d'un pays. Autre chose est de construire des navires en vue d'un profit. Je veux bien posséder de bonnes serrures pour ma propre sécurité, mais il ne s'ensuit pas que j'aie l'intention d'embrasser le métier de serrurier et de perdre de l'argent en fabriquant et en vendant des serrures.

M. COCKSHUTT: Ce que j'attendais de l'honorable député c'était non pas une explication de son attitude antilibre-échangiste en faveur de la construction des navires en Canada, mais quelques mots d'après lesquels j'eusse pu savoir s'il avait donné à ses paroles une bonne ou mauvaise interprétation. Je ne veux pas mêler un discours libre-échangiste à un discours protectioniste, car je perdrais plus ou moins le fil de mon raisonnement. Mon honorable ami a dit que j'étais venu à m'entendre avec lui. Il n'en est rien. Je suis favorable à l'idée de construire, en Canada, les navires marchands que nous pourrons y construire avec avantage, mais je ne demande pas que nous y construisions de dreadnoughts, car ils représentent le dernier mot de la construction maritime et le Canada n'est pas encore prêt à construire de navires de ce type-là. L'honorable député ne m'accusera peut-être pas d'être plus pacifique que je ne le devrais. En tout cas, il me paraît que le Canada n'est pas encore appelé a entreprendre la construction de navires de guerre. Mon attitude

à ce sujet n'est donc pas celle de l'honorable membre.

Si les industriels du Canada, comme le ministre l'affirme—et je crains qu'il n'y ait quelque chose de vrai dans son assertion—n'ont pas vraiment tiré parti de sa politique, il ne faut pas perdre de vue que le commerce d'exportation offre présentement de graves inconvénients, ainsi que le savent tous ceux qui sont dans ce genre d'affaires. Ceux qui vendent des denrées dans les pays étrangers ont lieu de se demander s'ils pourront se faire payer, et lorsqu'ils y réussissent, ils sont payés avec des fonds n'ayant plus leur ancienne valeur ou avec des marchandises dont ils n'ont pas besoin. Je dis donc que le moment était mal choisi pour adopter cette ligne de conduite. Mais la faute n'en est pas au ministre et le blâme ne doit pas être rejeté sur lui. Le programme est excellent; cependant, il a été adopté environ quatre années trop tard. Le ministre n'exerçait pas ses fonctions en ce temps-là, car je crois quil n'aurait pas attendu trop tard—je veux dire trop tard pour en retirer les meilleurs résultats financiers, mais non pour être d'utilité générale au Dominion, du point de vue du commerce. Je me suis moi-même rendu auprès du ministre de la Marine de l'époque, il y a quatre ou cinq ans, et je l'ai supplié d'entreprendre la construction de quelques vaisseaux. Cela se passait vers le commencement de la deuxième année de la guerre, lorsqu'il était devenu manifeste que nous perdrions une grande somme du commerce maritime anglais par suite des agissements des sous-marins allemands. J'ai tenté de le convaincre que c'était le moment psychologique de lancer un programe de construction maritime. A cette époque-là, on aurait pu construire des vaisseaux pour la moitié de ce qu'ils ont coûté plus tard et, de plus, ils auraient rapporté ce qu'ils coûtaient s'ils avaient réussi à faire deux ou trois voyages, tant le prix du transport était alors élevé. Je dis donc à mon honorable ami de Red-Deer que ce programme commercial est sage, lorsque nous obtenons la valeur de l'argent que nous déboursons.

La question est de savoir si le meilleur marché a été conclu. Je ne pense pas qu'un député dise que le ministre n'a pas passé le meilleur marché possible lorsque les entreprises ont été adjugées, et bien qu'il soit aisé d'établir maintenant que ces marchés nous ont causé une perte d'argent, quel est aujourd'hui l'établissement particulier qui ne se trouve pas plus ou moins dans la même situation? Dans ma ville, je connais de petits établissements qui ont dû porter au compte des pertes, cette année dernière, la moitié de leur mise de fonds, parce qu'ils possédaient au commencement de la guerre une grande quantité d'articles dont la valeur première a baissé du quart. Je suis mêlé à plusieurs entreprises qui ont diminué beaucoup la valeur de leur fonds de commerce—et le résultat doit être le même pour l'Etat que pour les particuliers.

Avant la fin de la guerre, les cultivateurs vendaient leurs produits à des prix très élevés; cependant, ceux qui les ont gardés jusqu'à dernièrement ont dû défalquer une grande partie de leur valeur, et s'ils les ont vendu en ces derniers temps, il leur a fallu subir une perte sèche. Par conséquent, le ministre, ayant de bonne foi adjugé ces entreprises pour la construction des vaisseaux remplit ses engagements comme doit le faire un homome de bien. Tous les gens d'affaires doivent remplir leurs engagements, soit qu'ils y perdent ou qu'ils y gagnent. Je dis donc au député de Red-Deer que le programme est excellent; il s'agit simplement de savoir si on l'exécute au bon moment et de la façon la plus avantageuse. Si mon honorable ami savait que l'affaire n'avait pas été mûrement examinée et qu'on n'avait pas tiré parti des circonstances, il aurait pu raisonnablement invoquer ces faits comme argument. Cependant, il met en doute le droit du Gouvernement ou de n'importe qui, pour ainsi dire, de dépenser de l'argent pour ce qu'il appelle des œuvres de secours.

M. CLARK (Red-Deer): Je n'ai pas mis en doute le "droit" du Gouvernement. Tant qu'il gouverne, celui-ci est tout-puissant dans le pays. J'ai mis en doute la sagesse de sa conduite. Je fais cause commune avec l'honorable député pour soutenir les droits du ministère, mais je regretterais de lui donner la main pour accomplir tout ce qu'il croit sage.

M. COCKSHUTT: J'avoue que toute la sagesse ne réside pas sous mon crâne, non plus que sous celui de l'honorable député. Il peut se glisser de temps à autre une légère erreur dans l'un et dans l'autre; cependant, il y a plus d'erreurs dans la cervelle de mon honorable ami que dans la mienne au sujet de ces œuvres de secours. Il dit qu'il révoque en doute la sagesse du ministère; eh bien, tant dans les vieux pays qu'au Canada, des travaux n'ayant presque pas d'utilité ont été entrepris pour fournir de l'ouvrage aux ouvriers. Cette ligne de conduite a été suivie afin que ce

gens-là comprissent qu'ils n'étaient pas à la merci de la charité de leurs compatriotes, afin qu'ils pussent préserver leur dignité et qu'ils fussent en mesure de dire avec vérité: "Nous gagnons notre vie". Aussi, lorsque mon honorable ami dit que cette ligne de conduite ne vaut rien, je lui réponds que le ministère avait raison de faire des dépenses qui ont eu pour résultat de procurer du travail aux soldats rapatriés et à d'autres qui, sans cela, auraient chômé—qu'il avait raison, même si ces vaisseaux avaient pu être construits pour le quart ou la moitié moins.

Mon excellent ami de Skeena (M. Peck) reconnaîtra sans doute qu'il est de bonne politique de venir en aide aux soldats rapatriés, dût-il même en résulter quelque inconvénients à d'autres égards.

M. CLARK (Red Deer): Puisque cette politique est bonne, pourquoi le Gouvernement ne la maintient-il pas? Pourquoi met-il fin à ses engagements et pour quelle raison a-t-il résilié ses marchés de plaques?

M. COCKSHUTT: Le ministre s'était tracé un programme, et ce programme se trouve réalisé à un moment donné. Il en est de tous les programmes, quelque longs soient-ils, comme de tous les discours sur de grandes questions: ils doivent avoir une fin—parce qu'ils sont terminés.

M. CLARK (Red Deer): Le chômage dure toujours.

M. COCKSHUTT: Peut-être, mais on y peut remédier d'une autre manière. A quoi bon persister à construire des bâtiments si nous en avons suffisamment? Construisons autre chose dont nous avons un plus pressant besoin: des grandes routes, par exemple. Voilà un très légitime chef de dépense, et le bon moment d'entreprendre des travaux de cette sorte, c'est quand les ouvriers sont en quête d'emploi. Cette politique, je dis qu'elle est bonne, qu'elle éveille la sympathie; ce n'est pas une œuvre de charité, car ce n'est pas faire l'aumône que de fournir du travail: c'est tout simplement mettre le travailleur en état de gagner son pain quotidien de façon honnête et satisfaisante, et de se dire avec quelque fierté qu'il compte parmi les hommes. Je m'étonne que le représentant de Red-Deer trouve mauvais que le Gouvernement vienne dire qu'il a entrepris la réalisation de ce programme en vue de fournir de l'emploi aux sans-travail. Ainsi que l'a fait observer le journal de Vancouver, cette politique a été un bienfait signalé pour un grand nombre d'anciens combattants de cette ville.

[M. Cockshutt.]

Pour ce qui est de la valeur de nos navires, c'est un aspect de la question que je ne prétends pas connaître aussi parfaitement que mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair); cependant, je crains qu'il ne soit enclin à décrier ces bâtiments un peu plus qu'il ne ferait s'ils lui appartenaient. Je ne sais quels furent ses ancêtres, mais je suis porté à croire qu'il doit avoir du sang écossais dans les veines. Du point de vue des affaires ordinaires, il ne convient pas toute la somme en une seule année; c'est chose qu'il faut répartir sur un certain nombre d'années consécutives. Pas un seul homme entendu aux affaires ne se dira: "Tiens! les choses ont mauvaise mine ce matin; je vais dresser l'inventaire de mon fonds de commerce et fixer le prix de ma marchandise à 75 p. 100 de moins qu'elle ne m'a coûté." Qu'adviendrait-il de l'actif de la nation si un tel principe devenait d'application générale? Quelle est aujourd'hui la marchandise qu'on peut vendre au prix qu'elle a coûté? Je mets mon honorable ami au défi de m'indiquer, dans les bulletins de la bourse que les journaux publient chaque jour, une seule compagnie dont les valeurs se vendent au pair ou à peu près. Les actions du Pacifique-Canadien qui, il y a deux ou trois ans, se vendaient jusqu'à 285, ne sont plus cotées qu'à 115. S'il se peut que les valeurs d'une grande et puissante entreprise, dont la gestion a été portée au plus haut degré de perfection, aient subi une baisse paréille, est-il vraisemblable que le ministère, inaugurant une politique nouvelle par des temps difficiles, pouvait prévoir que les valeurs maritimes accuseraient une baisse aussi soudaine que profonde?

Pour ces motifs, je crois que les hommes d'affaires du pays tout entier ne seront pas enclins à blâmer le ministre d'avoir fait en sorte que la valeur portée aux livres de ses navires excédât le prix qu'on en obtiendrait à l'heure actuelle. Ceci, je le dis en dépit de l'assertion contraire du représentant de Guysborough (M. Sinclair), qui, si je ne me trompe, m'a quelque peu pris à partie il y a un instant, au moment où je ne me trouvais pas ici. Je le répète, la bonne manière de faire ces réductions, c'est de défalquer une certaine somme chaque année, selon que le permet l'état des affaires. C'est de l'absurdité de la part du représentant de Lunenburg (M. Duff) et du député de Guysborough (M. Sinclair) que de suggérer que l'on défalque tout le montant d'un seul coup. S'ils étaient actionnaires

d'une compagnie, ils ne proposeraient pas une telle façon d'agir.

Qu'a-t-on raison de demander au Gouvernement de voir tout à coup les choses en noir? J'admire l'optimisme du ministre de la Marine. Comme l'a dit le représentant de Red-Deer (M. Clark), c'est, il est très vrai, un optimisme que tout le monde n'a pas en partage. Certaines gens sont éternellement pessimistes, d'autres, optimistes; je tâche d'être un peu l'un et l'autre. Par les temps qui courent, chacun, je le sais, a besoin qu'on lui remonte un peu le moral. Aux plaintes qu'exhalent sans cesse les membres de la gauche au sujet des sommes fabuleuses qu'engouffre la marine marchande et des pertes que subit le commerce canadien, il est réconfortant d'entendre le ministre de la Marine et des Pêcheries répondre: "Eh bien! mon horizon s'éclaircit; j'entrevois un avenir pour nos vaisseaux; j'ai la conviction qu'en tant qu'entreprise commerciale ils sont voués au succès, qu'ils rendront de précieux services à nos voies ferrées et qu'ils finiront par procurer un revenu au pays".

Quand le député de Red-Deer (M. Clark) aura passé la nuit à réfléchir sur la situation, il s'apercevra, j'en suis sûr, qu'il a quelque peu outré son pessimisme à l'égard d'une politique vraiment louable. Je n'aime pas le voir broyer du noir. Je sais qu'il lui est bien difficile de s'en abstenir lorsqu'il soupçonne quelque manœuvre protectionniste; j'aime à croire, cependant, qu'il se gardera de dépasser la mesure. Comme je ne veux pas qu'il devienne trop pessimiste, je vais lui donner du pessimisme la définition que j'ai entendue l'autre jour. Le pessimiste est celui qui trouve nécessaire de porter en même temps une ceinture et des bretelles. J'espère que mon honorable collègue ne le deviendra pas jusqu'à ce point-là.

Si j'ai fait ces brèves observations, c'est parce que le ministre a été sans raison, mis au pied du mur à ce sujet. Il a un trop bon naturel; il se refuse à employer des termes pénibles, et j'espère qu'il ne s'opposera pas à ce que je porte quelque botte à mes honorables collègues de la gauche, en leur montrant que moi, homme d'affaires, je crois que le ministre a fait de son mieux dans l'intérêt de la chose publique. Il a commencé son œuvre avec un bel entrain, et l'on ne saurait le tenir responsable d'aucune faute. De tous côtés, il a été sollicité de se livrer à cette tâche, et il en est plusieurs aujourd'hui qui voudraient le voir continuer. Je crois que l'honorable député de Maisonneuve lui-même (M. Lemieux) qui a attaqué si sévèrement le ministre l'autre jour, consentirait à l'adoption de ce crédit, si le ministre voulait bien affecter quelques millions à la construction maritime dans le comté de Gaspé. Qu'on ne se montre pas trop pessimiste à l'égard du succès de la politique maritime du Gouvernement en correspondance avec celle des voies ferrées. Bien que les déficits de nos chemins de fer soient de nature à nous faire frissonner, cependant, avec l'exploitation simultanée de nos chemins de fer et de nos vaisseaux, le pays sera sorti de cette impasse par un conseil d'administrateurs qui donnera toute son attention à cette grande exploitation. Faisons la plus grande propagande possible en faveur de nos chemins de fer, et de nos navires, montrons-nous loyaux à l'égard de ces entreprises, n'essayons pas de démolir notre propriété, et alors nous ne tarderons pas à voir se dissiper les nuages dans le ciel noir.

Voilà l'esprit dont devraient être animés les membres de la gauche. Qu'ils nous tendent une main amicale et nous obtiennent le plus de trafic possible par terre et par eau, et je suis sûr que, en temps voulu, ils verront luire le soleil, comme dit le ministre de la Marine.

M. DuTREMBLAY: A la dernière session, le Parlement a adopté une loi autorisant le Gouvernement à prêter 20 millions aux chantiers maritimes. Est-ce qu'aucun des constructeurs maritimes a profité de cette offre et le Gouvernement encourage-t-il les chantiers par des subventions ou autres moyens?

L'hon. M. BALLANTYNE: Aucun constructeur maritime n'a profité de cette loi. Une compagnie a demandé de l'aide, mais le Gouvernement n'a pas jugé à propos d'accorder cette requête parce qu'elle travaillait à des entreprises obtenues avant l'adoption de la loi. Le Gouvernement a expliqué que le but de la loi adoptée l'an dernier était d'encourager les nouvelles commandes du dehors. Quant aux subventions, voilà une question qui sera discutée lorsque le budget sera déposé par le ministre des Finances.

M. CLARK (Red-Deer): Le ministre veut-il nous dire exactement quelle est l'attitude du Gouvernement au sujet du marché des plaques d'acier?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) semble être très au courant de cette affaire. Le Gouvernement a pris 40,000 tonnes sur le marché de 250,000 tonnes. Les commandes ont

été très fortes, l'an dernier, dans toutes les parties du monde, plus que nous n'avons pu en remplir. Puis, soudain, elles ont cessé partout et, bien que le Gouvernement ait envoyé quelqu'un en Angleterre, aux mois de novembre et décembre, afin d'obtenir des commandes, il n'a pu en avoir aucune. Le Gouvernement a donc annulé le marché et les réclamations que pourrait faire la compagnie seront entendues devant la cour d'échiquier. Quoi qu'il en soit, ces réclamations ne peuvent se faire qu'au sujet de ce qui reste.

M. McDONALD: A combien évalue-t-on la tonne le prix des vaisseaux qu'il y a encore à construire à Toronto?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'entreprise a été acordée à $180 par tonneau. Malheureusement, la compagnie a fait faillite, et, bien que mon département ait demandé des soumissions pour faire terminer le travail à un prix déterminé, personne n'a voulu soumissionner sur cette base. Plusieurs maisons ont soumissionné sur un tant pour cent, et le marché pour la fin des travaux a été accordé à la Collingwood Shipbuilding Company. Je ne puis faire de déclaration certaine, mais je ne crois pas que les navires nous coûtent plus que le prix original de $180 par tonneau, bien que je n'en sois pas sûr, bien entendu.

M. McDONALD: Comment et quand ces entreprises ont-elles été annoncées et quels ont été les soumissionnaires?

L'hon. M. BALLANTYNE: Si la mémoire ne me fait pas défaut, on a demandé des soumissions à la Port Arthur Shipbuilding Company, à la Collingwood Shipbuilding Company, à la Canadian Vickers, à une compagnie de Trois-Rivières et à celle d'Halifax. Nous n'avons eu de soumissions que de la Port Arthur Shipbuilding Company et de la Collingwood Shipbuilding Company.

M. McDONALD: Le Gouvernement a-t-il quelque rapport sur le prix de revient de l'entreprise par suite de la nature de la main-d'œuvre actuellement employée à Toronto?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non. Nous avons une équipe de nos propres fonctionnaires sur les lieux, et les rapports qui nous arrivent au jour le jour indiquent que l'ouvrage est bien fait.

M. McDONALD: Combien paye-t-on pour ces entreprises, d'abord à la Dominion Shipbuilding Company ou à ses liquidateurs, et en second lieu à la Collingwood Shipbuilding Company?

L'hon. M. BALLANTYNE: Peut-être que l'honorable député voudra bien poser ses autres questions pendant que le sous-ministre se renseigne.

M. McDONALD: Quels arrangements a fait le Gouvernement avec les liquidateurs au sujet des matériaux qui étaient en possession de la Dominion Shipbuilding Company?

L'hon. M. BALLANTYNE: Quand le Gouvernement a adjugé les entreprises, il prit la précaution d'exiger une obligation de garantie au montant de 10 p. 100 de la valeur de l'entreprise. Il exigea en outre le nantissement de tous les matériaux en chantier. Dans le cas où une maison nous fait faux bond, comme celle de Toronto, par exemple, nous pouvons toucher la valeur de l'obligation de garantie, et tous les matériaux en chantier appartiennent au Gouvernement.

En réponse à la question précédente de mon honorable ami, le prix de l'entreprise est de 630,000 dollars pour chaque navire, et la somme payée à la compagnie avant qu'elle ne fut tombée en liquidation est de 409,500 dollars. La Collingwood Shipbuilding Company achève maintenant la construction de ces navires au prix coûtant plus 15 p. 100 de bénéfice. Les paiements se font à la mesure des travaux exécutés, sur constation du fonctionnaire que nous avons sur les lieux.

M. McDONALD: Le Gouvernement a-t-il des renseignements sur le prix de l'acier? Le Gouvernement paye-t-il au liquidateur les prix de 1921 ou les prix de 1919 pour l'acier en chantier?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y avait une grande quantité de tôle forte en acier dans les chantiers; je l'ai constaté moi-même l'automne dernier. Le contrat pour l'acier avait été passé avant que la compagnie tombât en liquidation, et le Gouvernement se conforme à ce contrat.

M. McDONALD: Il s'agit alors des prix de 1919?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'en suis pas certain.

M. CAHILL: Le ministre voudrait-il être assez bon de répéter ce qu'il a dit au sujet de la dépréciation et du fond d'amortissement?

L'hon. M. BALLANTYNE: La compagnie d'exploitation a alloué 2 p. 100 de dé-

préciation sur le prix des navires. La somme de la dépréciation sera placée chaque année à 5½ p. 100 d'intérêt. Ainsi, avec 2 p. 100 de dépréciation et l'intérêt, nous pourrons, en 25 ans, pourvu que les gains de la compagnie se maintiennent, couvrir le coût total de la flotte.

M. CAHILL: A ce compte, ces 8 millions de dollars pourraient acquitter quelques-unes des obligations du pays. Le ministre emprunte de l'argent pour le verser dans un fonds d'amortissement. Je ne vois pas comment il peut emprunter de l'argent, payer intérêt sur cet argent, et en même temps l'employer comme fonds d'amortissement pour réduire ses obligations. S'il avait un excédent en placement, et si l'argent n'était pas un emprunt, il y aurait quelque raison de calculer ainsi; mais emprunter de l'argent et le placer dans un fonds d'amortissement et compter pouvoir, de cette façon, acquitter une dette, ne me paraît pas un calcul bien sensé.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si mon jugement ne me trompe pas, c'est bien ce qui se fait dans une entreprise commerciale. La compagnie d'exploitation est dans une solide situation financière. J'en ai parlé dans mon premier exposé, et je ne voulais conséquemment pas en reparler ce soir.

M. CAHILL: Elle doit bien cent cents par dollar.

L'hon. M. BALLANTYNE: Son actif courant accuse un très bel excédent sur son passif courant. Elle ne doit rien à aucune banque, de sorte que sa situation financière est très claire.

La seule manière d'éliminer le prix excessif des navires, c'est de le distribuer sur une période d'années et, à mon sens, celle de vingt-cinq ans n'est pas trop longue. Jai fait vérifier les états que la compagnie a soumis; elle pourra atteindre ce but, du moment que ses recettes ne diminueront pas. A mon honorable ami qui comprend si bien ces questions, je dirai quelles ne sont pas nombreuses, s'il s'en trouve, les compagnies exploitantes qui doivent comprendre dans leur bilan de frais d'exploitation la dépréciation, comme cela se produit dans le présent cas, et qui s'attendent ensuite à retirer 5½ p. 100 du prix de leurs vaisseaux construits durant la guerre. C'est une question que nous sommes à étudier maintenant avec la compagnie exploitante. Il me semble que nous aurions dû modifier ce taux d'intérêt, mais nous ne l'avons pas fait.

M. CAHILL: Modifier le taux d'intérêt ne serait qu'une affaire de tenue de livres, après tout. On demande à la population du Canada de fournir les fonds, cette population doit aussi payer l'intérêt de la dette du Canada. Donc, à moins que le ministre ne paie l'intérêt sur tout le montant qu'il a emprunté du trésor pour cette compagnie, qu'il prétend ne pas relever de lui, peu importe qu'il fasse une inscription de tenue de livre à 3½ p. 100 ou à 7 p. 100 le taux que le Gouvernement paie, je crois, à l'heure présente. Le pays perd la différence. Quand le ministre dit qu'il peut emprunter de l'argent pour créer un fonds d'amortissement, il ne parle pas en homme d'affaires bien avisé. Si la flotte du ministre avait été payée, s'il avait vendu des actions et payé, par ce moyen, le coût de ses vaisseaux, et si ces derniers rapportaient des bénéfices qui lui permettraient de mettre de côté un excédent de recettes sur les dépenses, son argument aurait peut-être une certaine valeur, mais dire qu'avec de l'argent emprunté il peut créer un fonds d'amortissement puis faire face à la dépréciation, c'est exprimer une théorie qui est contraire aux vrais principes d'affaires.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'empruntons pas d'argent pour avoir un fonds d'amortissement. Si mon honorable ami et moi-même avions entrepris de bâtir cette flotte, nous aurions été obligés d'emprunter l'argent nécessaire de quelque banque, sinon de mettre des valeurs sur le marché. Cela fait, nous aurions créé un fonds de dépréciation, et c'est ce que fait précisément cette compagnie. C'est ce qui se fait d'ordinaire, il me semble.

M. CAHILL: N'y a-t-il pas une obligation d'imposée au département de la Marine ou à cette compagnie de navigation? N'est-il pas convenu que le département ou la compagnie paiera un intérêt annuel de tant?

L'hon. M. BALLANTYNE: 5½ p. 100.

M. CAHILL: Cet intérêt a-t-il été payé?

L'hon. M. BALLANTYNE: On a payé 5½ p. 100, l'année dernière.

M. CAHILL: Mais non pour 1920?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, elle n'a pas réalisé 5½ p. 100 sur les frais de premier établissement, elle n'a retiré que 2.35 p. 100.

M. CAHILL: De sorte que vous n'avez rien à déposer au fonds d'amortissement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Au contraire, nous en avons.

M. CAHILL: Si vous payez votre intérêt, il ne vous reste plus rien à appliquer

au fonds d'amortissement. Il vous manque probablement un million de dollars et c'est pourquoi vous n'avez rien à porter au fonds d'amortissement. Il est donc inutile de parler d'un fonds d'amortissement destiné à améliorer la situation. Vous ne payez pas votre intérêt.

M. ELKIN: C'est seulement une question de tenue de livres.

M. CAHILL: Sans doute, mais la difficulté, c'est que cette tenue de livres coûte très cher au peuple canadien. Si le ministre faisait la tenue des livres pour lui-même, il pourrait continuer et dépenser son argent, et je n'aurais rien à redire, mais il s'agit de l'argent du peuple canadien. Je n'aime pas sa déclaration qu'il a un fonds d'amortissement qui va répondre à un certain besoin, quand, en réalité, il n'en est rien, puis qu'il n'a pas payé son intérêt. Il a fait une perte dans son exploitation de l'année dernière; il n'a donc rien à appliquer au fonds d'amortissement et c'est une impossibilité pour lui de solder le prix des navires dans vingt-cinq ans ou dans vingt-cinq cents ans.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y a un excédent de l'actif courant sur le passif courant qui permettra à la compagnie de mettre de côté le montant de la dépréciation accusé par son état.

M. CAHILL: Y a-t-il un montant d'actif courant suffisant pour payer l'intérêt?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, et même plus.

M. DUFF: Le ministre dit qu'il a mis de côté $667,000 pour la dépréciation. J'ai compris qu'il disait que 2 p. 100, cette année, et un montant correspondant, au cours de chacune des vingt-cinq années prochaines, acquitteraient ces 70 millions.

L'hon. M. BALLANTYNE: La compagnie a pris 2 p. 100 de la valeur des navires transférés au cours de l'année dernière, et ce 2 p. 100 représente $66,665.46. Elle placera, de nouveau, ce montant à 5½ p. 100, et l'intérêt annuel sur le 2 p. 100, année par année durant vingt-cinq ans, s'accumulera au point d'éliminer le prix de la flotte.

M. DUFF: Le ministre dit qu'avec ce montant d'un peu plus de $667,000 il va payer les 70 millions dans vingt ans.

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, mais la dépréciation chaque année.

M. DUFF: Combien va-t-on rembourser en vingt-cinq ans?

[M. Cahill.]

L'hon. M. BALLANTYNE: Les estimateurs l'ont calculé. J'ai fait prendre un navire estimé à un million pour m'assurer de l'exactitude de leurs chiffres, car je tiens à ne fournir à la Chambre que des informations absolument exactes. On a pris un navire évalué à un million. Deux pour cent représentent $20,000; placez ces $20,000 à 5½ p. 100 et déduisez 2 p. 100 chaque année, puis continuez le placement avec l'intérêt composé qui s'accumule et dans vingt-cinq ans on a le million.

M. DUFF: Le ministre dit qu'il a versé cette somme de $667,000 dans le fonds d'amortissement, et qu'après cela il ne lui reste plus rien. Par conséquent, il doit au département des Finances l'intérêt sur l'argent placé dans ces navires en 1920, qui représente $50,000,000. Comment peut-on mettre de l'argent de côté avant de payer ses intérêts?

M. CASGRAIN: C'est impossible.

M. DUFF: C'est absolument impossible. Le ministre doit des intérêts, non seulement pour 1920, mais aussi pour 1919. Si je l'ai bien compris il y a une heure, alors qu'il prenait la parole pour la troisième fois ce soir, il nous a dit que la somme de $500,000 qu'il a payée au département des Finances en 1919 était tout ce qu'il devait au département pour l'intérêt sur la somme avancée par le Gouvernement jusqu'au 31 décembre 1919. Est-ce exact? Oui. Très bien. Si le ministre veut avoir l'obligeance de se reporter à la page 1331 du hansard, il remarquera qu'il a déclaré qu'à la date du 31 décembre 1919, il avait vingt-quatre navires jaugeant 129,000 tonneaux. S'il veut bien faire le calcul, il se rendra compte qu'à raison de $192 par tonneau, les vingt-quatre navires représentent une somme de $24,768,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, mais veuillez remarquer...

M. DUFF: Je sais ce que vous voulez dire; permettez que je continue et si je fais erreur, vous pourrez me corriger. L'intérêt à 5½ p. 100 sur $24,768,000 représente $1,362,000. Le ministre veut probablement objecter que tout cet argent n'a pas été avancé en 1919. Est-ce cela? Oui; le ministre fait signe que c'est cela. Il ne veut pas oublier qu'une partie de cette somme a été avancée en 1918, de sorte que l'un compense l'autre. Par exemple, il déboursait de l'argent pendant le cours des travaux de mai ou juin 1918 jusqu'en décembre 1919, si bien que non seulement il

doit des intérêts pour 1919, mais il n'a pas payé ceux de 1918. En tenant compte de ce qui a été avancé en 1918 et en 1919, l'intérêt dû pour les deux années équivaut à peu près à l'intérêt d'une année sur le prix total des navires.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'admets que durant la construction des navires, on déboursait de l'argent et que l'Etat a perdu les intérêts; mais il n'est pas juste de réclamer des intérêts de la compagnie d'exploitation avant la livraison des navires.

M. DUFF: L'excuse est boîteuse. Quelqu'un perd cet intérêt, soit qu'on le place au débit du compte capital ou autrement. L'état a, en plus du prix de $192 par tonneau, perdu l'intérêt à partir du moment où les travaux ont été adjugés ou commencés, et peu importe, vis-à-vis du public, si l'intérêt est pris à même le fonds d'exploitation ou ailleurs. Il faut le payer; par conséquent, le ministre doit, en plus de $2,740,000 pour 1920, qu'il admet...

L'hon. M. BALLANTYNE: Naturellement je ne peux affirmer, sans regarder, quelles sont les avances qui ont été faites. Je ne sais pas à combien s'élèverait l'intérêt. Pour cela, il faudrait savoir comment les avances ont été faites et ensuite faire le calcul. Je ne sais pas à combien cela se monterait.

M. DUFF: J'admets qu'il est impossible de dire le chiffre exact des intérêts; mais on a le droit de supposer que le ministre doit l'intérêt de 1920, quel qu'en soit le montant.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il s'élève à $1,828,000.

M. DUFF: Est-ce que cela comprend l'intérêt dû sur les versements faits pendant le cours des travaux?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. DUFF: Cela représente une somme additionnelle de $400,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne le sais pas.

M. DUFF: Moi non plus, mais cela doit être à peu près cela. D'après les chiffres du ministre, l'intérêt de 1920 s'élèverait à environ $2,000,000. Malgré que la marine marchande de l'Etat canadien ait payé au trésor $500,000 pour 1919, il reste à payer un intérêt pour 1919 et 1918, soit par la marine marchande, soit par le département de la Marine.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est là faire de bien subtiles distinctions.

M. DUFF: Quand le ministre dit qu'il met de côté quelque $667,000 et présente un beau bilan, je crois qu'il est bon de lui dire que son succès n'est pas aussi grand, parce qu'il doit encore deux millions et demi ou trois millions d'intérêts.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cela n'est pas juste. Je suis prêt à accepter la décision de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding). Cette compagnie exploite les navires et nous devons la placer sur une base strictement commerciale. Nous ne pouvons pas lui demander d'intérêt pour la période de construction des navires, parce que cela ne serait pas juste. Je dis que c'est au gouvernement du Canada de prendre soin de cet intérêt, mais cela ne doit pas figurer dans cet état.

M. DUFF: Je partage l'avis du ministre quand il dit que la compagnie ne devrait pas payer d'intérêt tant que les navires ne lui sont pas confiés, mais ceci ne modifie nullement la situation du trésor canadien. Il est certain que quelqu'un a perdu cet intérêt. Si on ne l'ajoute pas au coût capital des navires, et, d'après ce qu'a dit le ministre, je crois qu'on ne l'a pas fait, au lieu d'avoir dépensé 50 millions au compte de capital, nous nous trouvons avoir dépensé davantage, ou bien il est en dette avec le ministre des Finances d'un compte d'intérêt qui a été ajouté au compte capital.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami me permettra une explication. Quand j'étais commissaire du port de Montréal, le Gouvernement n'avait pas l'habitude de nous faire payer l'intérêt sur des dépenses de plusieurs millions au compte capital tandis que les travaux s'exécutaient, ni une fois qu'ils étaient terminés tant que ces travaux ne devenaient pas rémunérateurs. L'honorable député de Queen-et-Shelburne se souvient très bien de cela et, sans faire perdre du temps au comité, je pourrais nommer un port canadien où des millions de dollars ont été dépensés et où l'on n'a encaissé aucun intérêt ni pendant la construction, ni depuis.

M. DUFF: Mais ces travaux étaient une chose tout à fait différente.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'étaient des travaux nationaux.

M. DUFF: Oui, jusqu'à un certain point. Le ministre nous dit qu'il a réalisé des profits. Cela peut être de bonne politique pour les travaux du port de Montréal, où l'on ne recueille qu'un revenu détermi-

né et qu'on ne s'attend pas à voir devenir rémunérateurs, comme des navires, par exemple.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ils couvrent les frais d'intérêt.

M. DUFF: S'ils couvrent les frais d'intérêt, tant mieux; mais il s'agit ici d'une ligne de conduite toute différente. Des travaux de port constituent une chose bien différente d'un projet par lequel le Gouvernement se lance dans un programme de construction maritime. Néanmoins, je ne veux pas me laisser distraire de mon but et je veux répondre aux remarques de mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) en disant que s'il est avantageux pour le Gouvernement de se lancer dans la construction des navires, ce serait également d'excellente politique pour le Gouvernement que de construire des chalutiers dans ces chantiers et de les envoyer à Prince-Rupert, Lunenburg, Halifax et Kanso pour y faire la pêche. Le Gouvernement a tout autant de droit de se lancer dans l'exploitation des pêcheries qu'il en a de s'occuper de transports maritimes. Le Gouvernement peut tout aussi bien se mettre à raffiner du sucre ou à acheter du blé canadien. Etant donné qu'il reste dans l'Ouest à peu près la moitié d'une récolte qui n'est pas vendue, pourquoi le Gouvernement ne se met-il pas dans le commerce du blé afin de venir en aide aux cultivateurs? Pourquoi, en vertu du même principe, ne pas acheter tout le blé qui se trouve dans les élévateurs à grain de l'Ouest ainsi que partout ailleurs? Pourquoi ne pas acheter des instruments aratoires, et cette remarque n'a rien de désobligeant pour mon honorable ami (M. Cockshutt).

M. ELKIN: L'honorable député de Lunenburg est armateur. Il connaît la combine de l'Atlantique et sait dans quelle position se sont trouvés le Canada et les expéditeurs canadiens au sujet du commerce transatlantique. Dira-t-il qu'il n'était pas bien de la part du Gouvernement de se mettre en position d'avoir et d'exploiter des navires afin d'ouvrir des routes à l'avantage du Canada et des expéditeurs canadiens?

M. DUFF: En réponse à mon honorable ami, je dirai que le gouvernement canadien n'a pas ouvert de routes. D'autres navires canadiens ont touché tous les ans, depuis qu'ils ont été lancés, les ports qui ont été visités par les navires de la marine marchande nationale.

Ces routes ont été parcourues par d'autres navires canadiens depuis plus de 150 années. C'est une absurdité de dire que ces navires du gouvernement canadien ont augmenté les affaires du Canada; ils cherchent du fret de tous côtés. Dans le *Halifax Herald* d'aujourd'hui, mon honorable ami verra qu'un des navires du Gouvernement quitte Halifax pour aller à Portland. Un autre transporte un cargaison de Buenos-Ayres à Philadelphie. C'est la façon dont ces navires de la marine marchande du Canada viennent en aide au commerce canadien. Le ministre nous dit les grandes choses que font ces navires pour développer le commerce canadien. Je voudrais que mon honorable ami examine le rapport du département du Commerce et de l'Industrie et nous indique la preuve de ce qu'il avance. Le ministre a une ligne de bateaux qui vont au Brésil et à l'entendre parler il y a une minute on pourrait s'imaginer que jamais personne auparavant n'a transporté des produits du Canada au Brésil. Mais il y a eu des navires à voile qui ont fait depuis cent cinquante ans des voyages au Brésil, de Saint-Jean, Halifax et autres ports canadiens. Mon honorable ami de Saint-Jean le sait. Ce ne sont pas seulement les navires de l'Etat qui ont fait ce commerce.

M. ELKIN: Pas sur des routes commerciales régulièrement établies.

M. DUFF: Mon honorable ami doit savoir que s'il n'y a pas de fret à transporter, il n'y a pas besoin de navires. Les navires dont j'ai parlé ont toujours transporté du fret s'il y en avait à transporter. Quant au commerce avec le Brésil, je trouve ces chiffres à la page 6 du rapport du département du Commerce et de l'Industrie: Brésil—1914, $267,858; 1918, $974,368. C'était avant qu'il n'y ait aucun navire appartenant à la marine marchande du gouvernement canadien. En 1919, et ce serait pour l'année terminée au 31 mars — et naturellement avant que le ministre eût beaucoup de navires — le commerce avait augmenté à $4,000,000, mais en 1920, quand le ministre eut ouvert cette route spéciale, comme l'honorable député de Saint-Jean l'appelle, les exportations au Brésil étaient tombées à $2,703,000. De sorte que vous voyez que les navires du Gouvernement ne contribuent pas beaucoup à ouvrir des routes commerciales au Brésil et comme je l'ai dit il y a un instant des bateaux à voile de Saint-Jean et d'Halifax ont transporté les produits du Canada au Brésil depuis cent cinquante ans et il n'y a jamais eu aucune plainte. Ces navires du minis-

tre font maintenant les transports qu'entreprenaient autrefois ces navires à voile. Des navires représentant des millions de capitaux sont actuellement immobilisés parce que le Gouvernement s'est lancé dans cette voie—c'est là où gît toute la difficulté. Je pourrais lire les expéditions du Canada aux autres pays. Je pourrais comparer les expéditions de 1914 avec celles de 1918 et de 1920. Il y a eu une augmentation par suite de l'accroissement du prix des marchandises. Mon honorable ami sait que le coût des marchandises est peut-être de deux cents pour 100 plus élevé qu'en 1914 et pourtant le ministre dit que nous faisons plus de commerce parce que ces navires sont en service. Mais l'affirmation ne signifie plus rien quand vous l'examinez de près. Je répète que ces navires n'ouvrent pas de lignes nouvelles, ils circulent pour trouver du fret. Ils transportent des produits à New-York, ils prennent des cargaisons à Portland, Baltimore, ou ailleurs pour les transporter de l'autre côté de l'océan et ainsi de suite.

Si nous passons à la question de l'intérêt, car je veux qu'elle soit réglée, je dis que le ministre ne peut pas prétendre que parce qu'il avait $667,000 de côté la première année et qu'il n'a pas payé d'intérêt pour 1918, 1919 ou 1920, il a un surplus ou de l'argent de côté. La première chose qu'il doit faire c'est de payer l'intérêt sur le capital avant de parler de mettre de l'argent au compte de réserve. En évaluant l'intérêt, je prends le coût de ces navires mis en service au 31 décembre 1919 à $192 la tonne. Je crois pouvoir dire que ce chiffre s'applique à tous les soixante-trois navires et que le coût est en moyenne de $192 la tonne. En calculant la tonne à $192 pour les navires de 1919 et de 1920, le ministre est beaucoup trop conservateur. Je pense qu'il reconnaîtra qu'au lieu de coûter $192 la tonne leur prix a été en moyenne de $202 parce qu'ils représentent les marchés les plus élevés.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je puis apprendre à l'honorable député que le prix le plus bas a été de $167.50 la tonne; d'autres marchés ont été donnés à $180 et le prix le plus élevé qui ait été payé a atteint $215 la tonne. On a calculé d'une façon très précise que la moyenne sera pour tout le programme de $191.50.

M. DUFF: C'est exactement ce que je dis, mais je veux montrer que les premiers navires construits par le ministre ont coûté $215 la tonne.

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, $180.

M. DUFF: Il en a payé quelques-uns à $215.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pour un ou deux.

M. DUFF: Tandis que les navires qui sont construits à l'heure qu'il est le sont à bien meilleur marché qu'aucun des autres.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cela dépend.

M. DUFF: Le plus bas prix que nous ayons payé en 1919 fut $180 par tonneau pour les navires construits par la Coughlan Shipbuilding Company, de Vancouver et un autre par Wallace, au prix de $167.50.

M. DUFF: Ce chiffre de $167.50 a donc diminué le prix moyen.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est possible; cependant, lorsque les 13 navires seront terminés, ils coûteront au pays $191.50 par tonneau.

M. DUFF: En calculant l'intérêt sur le prix de $191.50 par tonneau pour les navires construits en 1919, j'étais donc trop bas. Il serait plus exact de calculer la moyenne à environ $202, puisque le ministre admet que ces navires coûtent plus cher que ceux qui ne sont pas encore terminés.

Je désirerais obtenir quelques renseignements concernant une autre question. Vers la fin de la dernière session, nos honorables amis de la droite ont voté un crédit de $703,000, que je relève dans les crédits supplémentaires pour l'exercice se terminant au 31 mars 1921, page 14, n° 549, sous forme d'avances à la Victoria Shipbuilders, Limited, pour la construction de quatre navires, au prix d'environ $250,000 chacun...

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce crédit ne relève pas du tout de la juridiction du département de la Marine et des Pêcheries. Si mon honorable ami veut bien prendre la peine de s'adresser au ministre des Finances, mon collègue sera en mesure de lui donner les renseignements nécessaires. Il s'agit d'une somme d'argent que le gouvernement fédéral a prêtée à cette compagnie par l'intermédiaire du département des Finances.

M. DUFF: Dois-je comprendre d'après les explications du ministre que le département des Finances a passé marché avec les administrateurs de cette compagnie?

L'hon. M. BALLANTYNE: Certainement.

M. DUFF: J'en viens maintenant aux chantiers maritimes de Toronto. Si j'ai bien compris, le ministre affirme qu'il a passé un marché avec ces gens au coût du prix de construction plus un profit de tant. Quelles sommes le Gouvernement avait-il déjà avancées à la compagnie avant de conclure ces nouveaux arrangements? Et quels différends, s'il y en a eu, ont-ils surgi entre la compagnie et ses ouvriers?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons versé une somme de $409,000. Nous n'avons pas eu de démêlés avec les ouvriers employés aux chantiers maritimes de Toronto. Nous avons reçu des offres de services de la part d'un plus grand nombre d'ouvriers, experts ou non, que nous n'en avions besoin. Tant que la guerre a durée, les salaires payés à ces chantiers étaient les plus élevés en Canada, soit 90 cents de l'heure. Lorsque nous avons décidé d'adjuger l'entreprise au prix coûtant plus un profit de tant, nous savions que les chantiers de Collingwood n'auraient cure du chiffre des salaires payés, car plus l'entreprise coûterait cher et plus élevés seraient les bénéfices qu'ils en retireraient. Voilà pourquoi nous avons fixé le salaire maximum à 75 cents de l'heure; c'était les gages couramment payés à Toronto à cette époque.

M. DUFF: Si mes renseignements sont exacts, la grève fut déclarée et les ouvriers refusèrent d'accepter les salaires offerts par le Gouvernement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Quelques ouvriers faisant partie du conseil des métiers et du travail se sont peut-être mis en grève, mais nous avions en réalité sur ces chantiers plus d'ouvriers que nous ne pouvions en employer.

M. DUFF: Si j'ai bien compris, les ouvriers qui travaillaient auparavant sur ces chantiers ont eu des démêlés avec le ministère au sujet des salaires; ils ont déclaré la grève afin d'être mieux traités. Le ministre est-il en mesure d'expliquer ce qui s'est passé?

L'hon. M. BALLANTYNE: Un petit nombre des anciens ouvriers de la compagnie des chantiers de Toronto, au salaire de 90 cents de l'heure pour une journée de huit heures de travail, refusèrent d'accepter une diminution à 75 cents de l'heure et quittèrent les chantiers.

M. DUFF: Le ministre sait-il que les ouvriers qui ont remplacé ces gens au service de la compagnie ne sont pas de véritables charpentiers de navires?

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette assertion a été faite, à ma connaissance; cependant, la compagnie des chantiers de Collingwood a établi, au jugement du Gouvernement, qu'elle possède l'un des chantiers maritimes les mieux outillés du Dominion et que ses ouvriers sont absolument compétents. De plus, le département de la Marine a un inspecteur sur les lieux; je suis donc en mesure de certifier à mon honorable ami que le travail y est aussi bien fait que dans n'importe quel chantier maritime du pays.

M. DUFF: Quelles sommes ont été versées aux compagnies de construction maritime de Vancouver et quel sera le prix probable des navires qui sont actuellement en voie de construction sur ces chantiers?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons pu conclure à Prince-Rupert un marché beaucoup plus avantageux qu'à Toronto et la Wallace Shipbuilding Company achève ces navires moyennant une commission de 8 p. 100 sur toute somme qu'elle dépense en sus de ce que lui coûtent la main-d'œuvre et les matériaux. Je ne sais pas au juste ce que les navires vont coûter, mais je dois dire que ce sera un peu moins que par le marché primitif, car, pour ce genre de navires, ça été le prix le plus haut: c'était pendant la guerre et le prix a été de $198 par tonne.

M. DUFF: Le ministre a-t-il des renseignements sur le travail exécuté à l'occasion du *Canadian Inventor?*

L'hon. M. BALLANTYNE: Aucun.

M. DUFF: A-t-il reçu des plaintes au sujet de l'arbre de couche, après le lancement du navire et son acceptation par le Gouvernement? Celui-ci a-t-il dû dépenser une somme considérable pour y mettre un nouvel arbre de couche?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'en sais rien.

M. DUFF: Je m'explique qu'il soit impossible au ministre de fournir au comité un renseignement que celui-ci devrait avoir avant le vote du crédit. Il me semble qu'il devrait y avoir quelqu'un ici...

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami fait-il allusion à quelque chose dont il aurait entendu parler à Vancouver?

M. DUFF: Non, certes.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ignore si le navire auquel mon honorable ami fait allusion a été construit par la Coughlan

Shipbuilding Company. C'est par cette compagnie que le *Canadian Inventor* a été construit, selon que me l'apprend le sous-ministre. Il y avait quelque chose de défectueux dans l'arbre d'hélice et l'inspecteur du Gouvernement l'a fait enlever et remplacer sans qu'il en coûte un sou à l'Etat.

M. DUFF: J'ai une autre plainte à propos du *Canadian Inventor*; mais il se peut qu'elle soit mal fondée.

M. McGIBBON (Muskoka): Comme elles le sont toutes.

M. DUFF: L'honorable député ne connait rien de l'affaire.

M. McGIBBON (Muskoka): Il en est comme de votre discours.

M. DUFF: Je désirerais un peu de courtoisie de la part de l'honorable député de Muskoka.

M. McGIBBON: Il en est comme de votre discours, lequel est absolument dépourvu de fond.

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. DUFF: J'allais poser une question; mais je vais plutôt lire l'article dans son entier. Il s'agit du traitement infligé à l'équipage du *Canadian Inventor*:

Se plaignant d'avoir été traités, après le départ du bateau, bien autrement que ne le comportaient les cahiers du bord et demandant une enquête qui leur rassure un traitement juste, dix membres de l'équipage du navire de la marine marchande canadienne, le "Canadian-Inventor", arrivé à Calcuta lundi, ont adressé au "World" une lettre conçue en ces termes:

"Le Canadian Inventor,
en mer.

"Nous avons appris avec orgueil la nouvelle du projet d'ouvrir diverses avenues commerciales entre le Royaume-Uni, l'Australie, l'Inde et l'Orient, projet que la marine marchande de l'Etat canadien a commencé d'accomplir. Plus orgueilleux encore avons-nous été de lire que les bâtiments de cette marine sont construits au Canada et que des Canadiens les monteront. Notre orgueil a de fait été si vif que nous avons fermé les yeux sur beaucoup des choses importantes qui contribuent à la perfection de toute l'entreprise."

M. ELKIN: Quel est l'homme qui a écrit cela? Est-ce Robinson Crusoë?

Un DEPUTE: Lisez-le de nouveau.

M. DUFF: Je vais le faire au profit de l'honorable député de Saint-Jean (M. Elkin), qui jusqu'ici n'a évidemment rien entendu. Je cite le *World* de Vancouver du 8 mars:

Plainte des matelots d'un navire canadien.
Traitement honteux que l'équipage du "Canadian-Inventor aurait subi.—Mis à la ration.

Vancouver, 8 mars.—Le "World" de Vancouver dit:

Dix membres de l'équipage du *Canadian Inventor*, appartenant à la marine marchande de l'Etat canadien, destiné au transport des marchandises et arrivés à Calcutta, lundi, ont adressé au *World* une communication où ils se plaignent de la manière dont ils furent traités après que leur navire eut pris la mer, accusait trop de différence avec ce qui leur avait été représenté dans les articles du contrat d'engagement que les autorités du navire leur avaient fait signer, et où ils demandent au public de leur obtenir une enquête d'après laquelle justice leur sera rendue. Voici cet écrit:

Steamer *Canadian Inventor*.
En mer.

Nous avons lu avec orgueil ce que l'on dit de la tâche entreprise et déjà accomplie par la marine marchande de l'Etat canadien de développer différentes lignes de commerce avec le Royaume-Uni, l'Australie, l'Inde et l'Orient. Nous avons lu avec encore plus d'orgueil que les navires du service avaient été construits au Canada et pourvus de marins canadiens. De fait, la lecture de ces nouvelles nous a rendus tellement orgueilleux que nous avons omis de considérer nombre des éléments essentiels au perfectionnement de tout le système. Un des plus saillants de ces éléments, sinon le plus saillant de tous, ce sont les équipages de ces navires qu'on a envoyé remplir telle ou telle mission. Nous voulons signaler tout particulièrement au public le traitement inhumain qu'on nous a fait subir à nous, les pièces de machine indispensables à l'intégralité de la machine, et indispensables, nous le sommes, bien que le Gouvernement ne nous ait pas classés sous cette rubrique.

Tous les soldats démobilisés et les marins d'expérience ont salué le service comme leur fournissant l'occasion d'obtenir de l'emploi et ils ont préféré profiter de cette aubaine qui se présentait, plutôt que de jeter leurs noms sur la liste déjà surchargée où devaient figurer les noms de ceux qui étaient encore sans emploi.

Quelques VOIX: Plus fort!

M. DUFF: Monsieur le président, je vous prierais de faire régner le bon ordre?

M. McGIBBON (Muskoka): Je demande un rappel au règlement. L'honorable député lit son discours.

M. le PRESIDENT (M. A. Thompson): Pardon. Il lit un article de certain journal dont il a donné le nom. Par conséquent, il est dans son droit.

Quand il s'est agi de signer notre engagement comme marins de haute mer après qu'on nous en eut lu les articles, nous avons trouvé que les conditions fixées équivalaient aux conditions normales des autres services, et elles nous ont paru telles tant que nous sommes restés employés au chargement, sur le quai de l'Etat; mais dès que nous fûmes en mer elles commencèrent à changer et elles empirèrent à tel point qu'on eût eu peine à nous prendre pour des êtres humains. Nous étant un jour présen-

tés au commandant afin d'obtenir de la nourriture en quantité présumée suffisante pour des hommes en bonne santé, nous fûmes informés par le premier commis aux vivres, appelé par le commandant, que nous étions à la ration, ce qu'on ne nous avait pas du tout lu en nous lisant les articles de notre engagement. Même ces maigres rations furent épuisées deux semaines avant que nous eussions atteint notre premier port d'arrêt et nous avons toujours eu des rations d'urgence depuis. La nécessité nous y forçant, nous nous sommes contentés—quelques-uns d'entre nous durant plus de trois ans—de bœuf en conserve et de biscuits de matelot lorsque nous avons fait du service en Europe, mais il n'y a plus lieu de nous en contenter parce que la situation n'est plus la même. La substance des trois repas d'un jour n'équivaut pas même à celle d'un seul bon repas que prendrait un homme en état de santé normal. A l'insuffisance de la nourriture s'est ajoutée la mauvaise température—pas un seul vrai beau jour depuis notre départ. De la neige, de la glace, de la pluie, du grésil, des vagues qui inondaient tout le pont, en défaisaient la cargaison, qu'il fallait ensuite remettre en place en nous mouillant jusqu'aux os, sans pouvoir compter sur le moindre cordial à l'état chaud, pour nous réconforter après l'exécution de notre tâche.

En outre, quand nous sommes de quart, il faut se tenir sur pied jour et nuit, et quelle que soit la température, nous devons rester quinze heures sans prendre un repas. Prenons, par exemple, le quart le plus avantageux, celui de quatre heures à huit heures, qui commence à quatre heures de l'après-midi pour se terminer à huit heures du soir, sans autre relâche qu'un demi-heure, à cinq heures de l'après-midi pour souper. Nous nous couchons dans un beau lit qui se compose d'un oreiller et d'un matelas de paille et d'une paire de couvertures. Appelés à nous lever à trois heures et demie du matin, nous nous préparons au quart de quatre heures. Nous ne sommes remplacés qu'à huit heures du matin sans même avoir pris une tasse de cacao chaud au commencement ni à la fin du quart, bien que le thermomètre soit à 10 degrés au-dessous de zéro dans la chambre de veille, comme il l'a été de jour en jour.

Remarquez-le bien, ce n'est pas du froid ni de la température que nous nous plaignons, car nous ne sommes pas des marins de parade; nous nous plaignons plutôt de l'état d'âme dans lequel nous nous trouvons pour répondre à toutes ces exigences. Nous avons cru devoir fournir ces détails parce que nombre de gens ignorent les devoirs à remplir à bord d'un navire.

M. le PRESIDENT (M. A. Thompson): Je me permettrai de signaler à l'honorable député l'article 18 du règlement, dont voici le texte:

L'Orateur ou le Président, après avoir appelé l'attention de la Chambre ou du comité sur la conduite d'un député qui persiste à s'éloigner du sujet de la discussion ou à continuer une répétition ennuyeuse soit de ses propres arguments soit des arguments dont se sont servis d'autres députés au cours du débat peut lui ordonner d'interrompre son discours.

Ne tenant pas à rendre de décision d'après cette règle, je me contente de signaler la règle elle-même, à l'attention de l'honorable député, afin qu'il décide lui-même ce qu'il a à faire.

[M. le Président.]

M. DUFF: Je ne pense pas m'être rendu coupable de redites fastidieuses, j'ai seulement relu l'article conformément au désir formel des députés ministériels. Je crois donc que vous avez tort de me rappeler au règlement.

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas ce que j'ai fait, non plus, j'ai seulement signalé la règle à l'honorable membre.

M. DUFF (lisant):

Nous ne sommes pas une bande d'illettrés, il nous faut faire notre temps et nous ne pouvons pas tous le faire à titre de cadets. Il en est de la profession de marin comme de toute autre, elle a changé, les simple marins d'aujourd'hui sont les officiers de demain.

On nous accuse, en certains quartiers, d'être des agitateurs, des radicaux, des bolshévistes. Il n'en est rien, nous sommes des êtres humains qui demandent à être traités humainement.

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. DUFF: Désirez-vous que je continue?

M. le PRESIDENT: Je voulais tout simplement rétablir l'ordre, afin qu'il fût permis à l'honorable député de procéder.

M. DUFF (il lit):

Nous nous rendons compte qu'aucun appui n'est donné à quiconque a recours à des démarches radicales ou à l'action directe; encouragez-vous donc à être patients et coopérez à nos tentatives d'améliorer la situation.

Nous lançons cet appel public dans l'espoir qu'il y aura quelqu'un de constitué en autorité qui le lira et qui se fera, au moins, un devoir d'examiner l'affaire et de nous rendre justice.

(Signé): Robert C. Grey, J. P. Bruce, A. Ferris, S. Bullock, G. Davie, C. Headley, G. W. Burney, A. Muir, R. H. Traeksley, A. Malcolm.

Je voudrais savoir du ministre qui dit que cette affaire lui a été signalée, si la direction de la marine marchande canadienne s'est mise en communication avec le capitaine et les officiers du *Canadian Inventor* et si elle a découvert si cette histoire est vraie ou mensongère.

L'hon. M. BALLANTYNE: Comme l'honorable député le sait fort bien, la mise en service et la direction des vaisseaux relèvent entièrement de la compagnie qui les exploite. L'article m'a simplement été signalé par mon secrétaire particulier, non pas dans le dessein que je m'en occupe, et je ne m'en serais pas occupé s'il m'avait été signalé dans ce but-là, car c'est exclusivement à la direction qu'il appartient de régler cette affaire.

M. DUFF: Je comprends la situation où le ministre se trouve; je sais qu'il n'est pas le seul à s'occuper de l'affaire. Je crois savoir que la marine marchande est soumise à la compagnie d'administration,

comme les chemins de fer. Cependant, vu que le ministère nous a donné un état des frais d'exploitation de la compagnie pendant l'année dernière, et vu que cette question a trait à l'exploitation, sans vouloir insister sur le sujet, je pense avoir bien raison de le signaler à l'attention du ministre, et je voudrais lui demander s'il ne prendra pas note de cet article et s'il n'engagera pas quelqu'un à écrire à la direction de la marine et à lui demander de discuter l'affaire avec le capitaine et de voir si ce récit est vrai.

Il y a quelques instants, j'ai cru voir entrer le député de Brantford (M. Cockshutt). Dans l'excellent discours qu'il nous a débité, il nous a dit pourquoi ce programme ou ce projet de construction maritime est excellent. Il a cité des extraits de plusieurs journaux, afin de prouver qu'il avait raison de faire cette assertion. Dans mes quelques commentaires de ce soir, j'ai aussi fait quelques citations pour vous montrer que d'autres journaux n'avaient pas autant de confiance dans ce programme de construction maritime, et surtout dans les profits que la direction des vaisseaux nous a dit avoir encaissés l'an dernier. Afin de prouver au député de Brantford qu'il y a des journaux qui ne sont pas très satisfaits de cette politique ou de la manière dont ces vaisseaux sont dirigés, j'aimerais lire un article qui a paru dans la *Gazette* de Montréal depuis que j'ai prononcé mon discours.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député doit savoir quelque chose de ce qui concerne la ville que j'habite, et s'il n'en sait rien, je puis le lui apprendre. Le Canada est un pays libre, comme sir Wilfrid Laurier avait l'habitude de dire, et chacun a le droit d'exprimer son avis. Dans la ville de Montréal, la plupart des hommes d'affaires s'opposent absolument à la propriété d'Etat pour des raisons dont je n'ai pas à faire part à mon honorable ami. Les journaux français pensent autrement, de sorte que ce que publie la *Gazette* de Montréal n'est point étonnant. Vu l'heure avancée, à moins que l'honorable député ne soit très désireux de lire l'article, qui n'est qu'une simple répétition de ce que la *Gazette* de Montréal a déjà dit, c'est-à-dire qu'elle est opposée à la propriété d'Etat...

M. DUFF: Je ne désire certainement pas retenir le ministre ici; de fait, je suis d'avis que nous pourrions lever la séance. J'ai une question ou deux à poser au sujet des marchés. Je lirai d'abord cet article. Ainsi que je le disais il y a un instant, le député de Brantford a cité des extraits de plusieurs journaux, et je lis quelques passages d'autres journaux afin d'établir que ceux-ci n'avaient pas autant de confiance dans ce programme de construction maritime, en ce qui concerne les profits. Je suis bien aise d'entendre le ministre déclarer que le Canada est un pays libre. Nous pensions qu'il ne l'était pas et nous sommes contents de savoir que la censure a été supprimée et qu'il ne sera plus rendu de décrets du conseil. Ceci est un article de fond de la *Gazette* de Montréal du samedi, 9 avril, sous le titre: "La marine marchande":

> Le point discutable au sujet de la marine marchande du Canada est celui de la ligne de conduite à suivre. Au printemps de 1918, lorsque le gouvernement a entrepris de construire des vaisseaux il n'y a pas eu de voix discordante au Parlement, cette démarche étant généralement approuvée en tant que mesure de guerre. A ce moment-là, les navires océaniques du monde entier étaient décimés par les sous-marins allemands, ce qui causait une grande insuffisance de vaisseaux, et il était aussi nécessaire, pour mener la guerre à bonne fin, de fournir des moyens de transports maritimes que de lever des renforts pour l'armée. Le coût de la construction était une considération secondaire. On réclamait des vaisseaux et plus de vaisseaux, et pour détourner le désastre dont nous menaçaient les sous-marins ennemis, les Etats-Unis entreprirent d'exécuter un vaste programme de construction maritime et le Canada, un programme aussi considérable que ses ressources le lui permettaient.
>
> On ne saurait donc discuter avantageusement de la sagesse de cette politique dans les circonstances où elle a pris naissance, et la polémique doit se borner à la seule question de savoir s'il est prudent de garder les vaisseaux et de les exploiter, par l'entremise d'un agence de l'Etat, aux frais des contribuables.
>
> Sur ce point, les avis sont partagés. Bien des gens qui n'ont pas affaire à l'industrie de la navigation sont persuadés qu'un service de l'Etat ne saurait concurrencer avantageusement les compagnies privées sur mer ni sur terre, tandis qu'il en est d'autres qui, par vanité nationale ou pour un motif moins noble, sont ravis de l'idée que des vaisseaux canadiens arborant le drapeau du pays sillonnent toutes les mers et portent le commerce du Canada aux quatre coins de la terre. Ce tableau éveille un sentiment patriotique dont le ministre n'a pas négligé de tirer parti. Cependant, les affaires sont les affaires et il est fort douteux que les contribuables applaudissent longtemps à un appel à l'orgueil patriotique qui les obligent à délier les cordons de leur bourse sans avantages réels. Les vaisseaux de la marine marchande du Canada, tant ceux qui étaient complets que ceux qui étaient inachevés, auraient probablement pu être vendus au prix de revient, il y a un an et demi ou deux ans; aujourd'hui, ils rapporteraient à peine 40 pour 100 de ce qu'ils ont coûté, et il est loin d'être certain qu'une hausse se produira avant que les vaisseaux aient fourni leur carrière et qu'il aient été mis aux rebuts. Toutefois, le ministère a résolu de s'adonner au commerce maritime pour des raisons qui ne concernent en rien son premier dessein et qui ne

lui sont venues en l'idée que plus tard. Comme l'a dit l'honorable M. Ballantyne, ces raisons étaient les avantages d'avoir un service de vapeurs correspondant au réseau national et les moyens que les vaisseaux fourniraient pour ouvrir de nouvelles avenues commerciales et pour donner l'essor au commerce extérieur du Canada. Le Pacifique-Canadien avait des paquebots se raccordant à ses voies ferrées, et pourquoi l'Etat n'en aurait-il pas eu? C'est ainsi qu'ajouté au déficit du réseau de l'Etat, nous avons le déficit de la marine marchande canadienne qu'il faut combler avec les impôts prélevés sur le public.

Il y a lieu de signaler la différence fondamentale entre le transport par terre et le transport par eau. Dans le premier cas, la voie est bornée, tandis que dans le second cas, elle couvre tout l'Océan. Le commerce maritime ne saurait être l'objet d'un monopole. Les vaisseaux de tous les pays peuvent venir commercer dans tous les ports de la terre; le droit de parcours est inconnu, mais la concurrence est libre et le vaisseau vient toujours chercher sa cargaison. Si le réseau de l'Etat a besoin de vaisseaux pour transporter sa marchandise au delà des mers, il peut en avoir en en demandant, sans dépenser un seul sou sur le compte du capital. Lorsque le commerce maritime n'est pas lucratif, les armateurs subissent la perte et le contribuable canadien y échappe. Le fait que les gouvernements ne peuvent pas rivaliser sur un pied d'égalité avec les entreprises privées reste une objection cardinale au maintien de la marine marchande de l'Etat. Si l'on soutient que les chemins de fer nationaux ont besoin d'un service de vapeurs, on peut répondre qu'ils sont en état de se procurer ce service sans qu'il en coûte rien au public, et aussi avantageusement pour les voies ferrées, au moyen d'un arrangement avec les compagnies de navigation privées.

L'entreprise de la marine canadienne a déjà causé la perte de plusieurs millions, par suite de la baisse de la valeur des vaisseaux; elle a causé la perte d'au moins deux millions du chef de l'exploitation en 1920, en mettant le bilan sous son jour le plus favorable. Il est souverainement à désirer que le commerce extérieur du Canada se développe, qu'il cherche de nouveaux débouchés, que des vaisseaux transportant les produits canadiens se rendent dans des pays où ils ne sont pas allés jusqu'ici; cependant, des subventions de deux millions de dollars aux compagnies de navigation, en sus de leurs recettes, contribueront beaucoup à ces fins, tout en suprimant, d'un autre côté, les risques de lourdes pertes que courent les contribuables. Le ministre de la Marine est fermement convaincu de la prudence et de l'avantage d'une marine marchande, et c'est un homme d'affaires ayant acquis de l'expérience. Cependant, le ministre des Chemins de fer est aussi convaincu que le réseau national est une belle entreprise. Elle peut l'être, mais, malheureusement pour la population canadienne, ces convictions ont fait peser sur elle une énorme dette et un gros déficit; elles ont fait violence au crédit national; elles ont nécessité de lourds impôts et elles ne nous laissent pas espérer un meilleur sort avant plusieurs années, tant que nous persisterons dans la funeste politique de la nationalisation.

Voilà ce que dit la *Gazette* de Montréal, et je suis sûr que ce journal est aussi digne de confiance que celui que mon honorable ami a lu. Avant de reprendre mon siège, je voudrais obtenir un peu plus d'éclaircissements. Voici ce que je vois dans le deuxième volume du rapport de l'auditeur général pour 1920, page O-101:

Canadian Otter, 4,350 tonneaux de portée en lord à $215 le tonneau; 10 versements, $794,-762.50; entrepont, $29,850; différence du change, etc., $1,899.35; total, $826,711.83, moins $140,-287.50 payés en 1918-1919.

Ainsi, en sus de $215 par tonneau de port l'Etat a déboursé $29,850 pour l'entrepont et $1,899.33 pour le change. Par conséquent, le vaisseau coûte cela de plus.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député s'attendrait-il qu'un constructeur de navires ajouterait l'entrepont par-dessus le marché?

M. DUFF: Non; mais, le ministre nous a donné à entendre que ces vaisseaux coûtaient, l'un dans l'autre, 192 dollars, le tonneau. Ce que je désire savoir c'est si ces frais supplémentaires ont été compris dans le calcul du coût moyen?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, certes. Je puis dire à mon honorable ami qu'il y a eu un grand nombre de dépenses de surcroît. Ainsi, les appareils de réfrigération dont ces vaisseaux sont munis ne sont pas compris dans le prix de revient, non plus que les machines qui consument du pétrole ni plusieurs autres choses.

M. DUFF: Eh bien, dans ce cas, ces vaisseaux ont dû coûter plus que 192 dollars par tonneau, chiffre que le ministre a donné à la Chambre. Je n'en rejette pas la faute sur lui, car il a dû répéter ce qu'on lui avait dit; mais le coût dépasse certainement 192 dollars, lorsqu'on ajoute ces dépenses de surcroît. Le ministre a reconnu qu'il en était ainsi.

L'hon. M. BALLANTYNE: Assurément.

M. DUFF: Le prix de $192 devrait donc être corrigé, et le public mis au courant de cette correction. Je vois aussi que le *Canadian Squatter* est inscrit au prix de $215 le tonneau de port. Il a également été obligé de payer $29,854 pour l'entrepont. Ce navire a donc coûté $223 au lieu de $215 le tonneau. Si chaque vaisseau a coûté $7 de plus le tonneau que ce que le ministre dit avoir payé, le prix moyen se trouve être de $199 au lieu de $192. Puis, je remarque, au sujet du *Canadian Voyageur* 4,300 tonneaux de port à $207 le tonneau, "excédent de portée en lourd, 275 tonnes à $207". Est-ce plus?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est toute la portée en lourd reconnue.

M. DUFF: Le marché a été signé pour un vaisseau de 4,300 tonneaux. Lorsqu'il a été prêt à être livré, l'expert de son département, je suppose, a mesuré le vaisseau et a trouvé qu'au lieu de 4,300 tonneaux, le vaisseau avait un tonnage de 4,575 tonneaux.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est exact.

M. DUFF: Dans son rapport, le ministre donne-t-il 4,300 ou 4,575 tonneaux?

L'hon. M. BALLANTYNE: Toute la portée en lourd reconnue.

M. DUFF: Et puis, au sujet du *Canadian Pioneer*", je vois des dépenses supplémentaires: fronteau en bois, $2,268.27; toile, $110; tentes additionnelles, $1,901.72; verres de lampes, $5.26; changement de la chambre du canonnier, $680; glacière, $1,850. C'est un crédit joliment élevé pour des tentes, et je ne pense pas que le Gouvernement soit obligé de payer des dépenses supplémentaires pour des fronteaux en bois qui font certainement partie du vaisseau.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le *Canadian Pioneer* s'en allait aux Indes et personne n'ignore que ce pays a un climat chaud. La compagnie a demandé la permission de dresser des tentes sur le pont. Le prix du fronteau n'est guère élevé.

M. DUFF: C'est parfait. Je vois aussi une dépense supplémentaire pour le *Canadian Miller*, grue en acier, $5,500. Cette machine fait-elle partie de l'outillage du navire?

L'hon. M. BALLANTYNE: La compagnie a demandé une grue puissante pour la manœuvre des lourdes cargaisons de navires.

M. DUFF: Les grues ordinaires ne suffiraient-elles pas à charger les cargaisons à bord des navires?

L'hon. M. BALLANTYNE:. Pas celles qui pèsent beaucoup.

M. DUFF: Je vois ici un item relatif au change. Pourquoi le Trésor paierait-il le change lorsque le marché est passé en Canada? Voici quelque chose au sujet d'un arbre d'hélice. Il me semble que tout vaisseau qui prend la mer en a besoin.

L'hon. M. BALLANTYNE: La compagnie a demandé un arbre de rechange au cas où il arriverait un accident au premier, et nous l'avons autorisé à s'en procurer un.

M. DUFF: Le ministre veut-il nous dire pourquoi le Trésor est obligé de payer le change lorsque l'adjudication est accordée en Canada?

L'hon. M. BALLANTYNE: Lorsque l'acier était vendu à un prix fixe et qu'on ne pouvait se le procurer en Canada, vu les nombreuses commandes, mais aux Etats-Unis, seulement, il n'était que juste que nous fussions obligés de payer la différence du change.

Des VOIX: Adopté.

M. DUFF: Les honorable députés de la droite ne paraissent pas désirer ces renseignements pour le pays, et je n'insisterai pas, mais, en chiffres ronds, les dépenses supplémentaires que j'ai mentionnées, se chiffreraient à $50,000. Si je ne me trompe, ces navires coûtent $50,000 de plus que le prix de l'entreprise.

Des VOIX: Adopté.

M. CASGRAIN (texte): Monsieur le président, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, surtout à cette heure avancée, seulement j'ai cru qu'il serait bon de le faire afin d'établir bien clairement ma position devant le public, étant données les affirmations si positives, si catégoriques et si précises que le ministre de la Marine a faites à la Chambre, au commencement de son exposé de la situation de la compagnie de la marine commerciale de l'Etat hier soir. Le ministre a dit que tout le public était satisfait et que cette année, pour me servir de sa propre expression, cette compagnie pouvait présenter à la Chambre et au pays un "creditable showing".

Monsieur le président, quant à moi, je ne suis pas satisfait des déclarations du ministre de la Marine et je prétends que l'état des affaires de sa nouvelle compagnie de marine marchande n'est pas à la hauteur de la situation. Pour tout l'argent que nous avons mis dans cette entreprise, je crois que nous étions en droit de nous attendre à un meilleur résultat; il n'est pas besoin d'aller bien loin pour nous rendre compte que ce résultat n'est pas ce qu'il aurait dû être. Nous constatons à la page 31 du rapport des chemins de fer, qui a été produit il y a quelque temps devant cette Chambre, qu'au nombre des compagnies subsidiaires se trouvent: la Canadian National Telegraph Company; la Great North Western Telegraph Company of Ca-

nada—et nous voyons, au bas de la page, cet autre éléphant: la compagnie de la marine commerciale de l'Etat.

Monsieur le président, le ministre de la Marine s'est vanté que plusieurs journaux avaient approuvé sa politique et avaient dit que l'état financier présenté cette année à la Chambre était très satisfaisant. Tout à l'heure, j'ai vu l'honorable ministre passer certains papiers à l'honorable député de Brantford, afin que ce dernier puisse discourir pendant quelques instants. Le ministre de la Marine me permettra, je l'espère, de lui lire quelques extraits du rapport de la banque de Montréal, en date du 6 décembre dernier. On trouve dans le *Standard* du samedi, 11 décembre 1920—je veux être bon garçon, je ne lirai pas ce rapport en entier, je me bornerai à citer certains passages des plus importants et je demanderai ensuite à mon honorable ami, le ministre de la Marine, ce qu'il entend faire, s'il est satisfait des remarques qui ont été faites par le président de la banque de Montréal lors de son dernier exposé budgétaire. Voici ce qui est dit sous le titre "Government owned railways and ships":

Le Canada aujourd'hui a un très grand réseau de chemins de fer nationaux qui est exploité à grande perte, ce qui ajoute au fardeau qu'a déjà à porter un pays surchargé d'impôts. Tôt ou tard, il faudra trouver un moyen de régulariser la situation. D'aucuns croient avec confiance qu'au moyen d'une sage administration publique de ces chemins de fer, ces déficits peuvent être réduits.

C'est le président de la banque de Montréal qui parle ainsi. Il ajoute:

Ma propre manière de voir est qu'on aura trouvé la solution si le Gouvernement, aussitôt que la chose pourra se faire, se départit de la propriété et de l'exploitation des chemins de fer et les remet aux mains de corporations à des conditions équitables pour le pays et de nature à assurer le service en vue duquel on en a entrepris la construction.

Et continuant, le président de la banque dit ceci:

A ce propos et n'en parlant que pour moi-même, il semble à désirer que l'Etat mette un terme à tout emploi d'argent public dans la construction de navires.

Il est vrai qu'il parle simplement en sa qualité de président de la banque, mais je désire attirer l'attention du président des membres de ce comité sur la haute valeur, la grande personnalité du président de la banque de Montréal. Bien qu'il ne soit pas un de mes amis intimes, que je ne mange pas à sa table, que je ne reste pas chez lui, que je ne le rencontre pas au club, personne ne peut nier son influence dans le

monde de la finance du Canada; c'est un ami intime du ministre de la Marine, que l'on rencontre fréquemment en compagnie de ses amis de la banque de Montréal, du Royal Trust de Montréal, de la Sherwin-Williams et de plusieurs autres compagnies puissantes dont le ministre de la Marine est un des directeurs ou l'un des actionnaires, absolument corpulent et fastueux.

Monsieur le président, permettez-moi de vous citer encore certaines paroles du président de la banque de Montréal...

M. le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député de Skeena (M. Peck) en appelle au règlement.

M. PECK: Non. Je désire poser une question à l'honorable député. Lord Shaughnessy n'est-il pas membre du conseil d'administration de la banque de Montréal?

M. CASGRAIN: Les livres sont là. Je ne les ai pas consultés. Vous pouvez vous renseigner vous-même. Le livre bleu et les autres livres pourront vous renseigner mieux que je ne saurais faire.

M. le PRESIDENT: Prière d'observer le règlement.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'hon député ne sait pas s'il en est ainsi?

M. CASGRAIN: Non. Vous en savez plus long que moi. Voilà pourquoi je suis ici, vous là où vous êtes.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler aux honorables députés des deux côtés de la Chambre que même à l'heure qu'il est il vaut mieux qu'ils adressent leurs paroles au président.

M. CASGRAIN: Monsieur le président, je me soumets volontiers à votre décision. Je me suis rendu compte, depuis que j'ai l'honneur de représenter le comté de Charlevoix dans cette Chambre, que souvent, lorsque nous essayons de faire accepter nos vues, y mettant plus d'ardeur peut-être qu'il n'en faudrait, que souvent, dis-je, nous pouvons regretter que certaines de vos décisions ne nous soient peut-être pas aussi favorables que nous le désirerions, mais jamais personne ne s'en plaint.

Bien qu'un programme de construction navale fût louable pendant la guerre, les événements subséquents exigeaient un changement de programme. En juin 1914, les vaisseaux du monde entier jaugeait 49 millions de tonneaux, en tout, et en juin 1920, leur jauge totale avait atteint 57,300 tonneaux; de plus, au mois de septembre de cette année, il y avait en construction des cales d'une jauge totale de 7,565,000 tonneaux. Actuellement, la jauge des vaisseaux dépasse les

besoins, et prévoyant l'abaissement des frets et la diminution des recettes, en a déjà suspendu la construction à l'étranger et à l'heure présente des navires légers se trouvent à l'ancre dans plusieurs ports. Il n'y a pas lieu de croire que cette situation changera bientôt. Dernièrement, les Etats-Unis n'ont pas reçu d'offre pour des vaisseaux du type règlementaire; le Japon a annulé les commandes de navires de 100 millions de tonneaux à construire dans ses propres chantiers et la Norvège annule des commandes placées en Grande-Bretagne. A mon avis, ces facteurs constituent un signal de danger auquel le Canada ferait bien de prendre garde en mettant fins à toute construction nouvelle.

Voilà, monsieur le président, quelle était, au mois de décembre dernier, l'opinion du président de la banque de Montr-al, qui réflète, comme je viens de le dire, l'opinion du monde financier, non seulement de la métropole, de la province de Québec, mais du pays tout entier.

Nous avons lu—moi pour un—les rapports des diverses autres banques qui ont été publiés depuis ce temps-là et dans aucun autre rapport de banques ou d'institutions financières quelconques, soi-disant respectables ou de quelque valeur, je n'ai trouvé un mot de recommandation ou d'approbation à la nouvelle politique de la marine marchande du Gouvernement. Bien au contraire, le président et les directeurs de la banque de Montréal, qui sont les amis du ministre de la Marine, lui donnent, dans les termes que je viens de soumettre à la considération de cette Chambre, le plus grand avertissement qu'on puisse donner à un homme public, à un bon ami, en lui disant: "Monsieur, arrêtez, vous en avez fait assez; ça pouvait être bon dans le temps de la guerre, nous pouvions en avoir besoin au commencement, mais il est un temps et un moment où il faut arrêter; autrement le bien que l'on peut retirer de cette politique va être détruit par les déficits qui vont s'accumuler dans l'avenir." Voilà le résumée de l'opinion du président de la banque de Montréal et des directeurs de cette institution financière.

Que voyons-nous aujourd'hui devant cette Chambre? Nous voyons, au contraire de cet avis, l'honorable ministre demander huit millions et quelques cent mille dollars pour continuer la construction de cette marine, pour compléter le programme commencé il y a deux ou trois ans, alors qu'il pouvait y avoir une nécessité quelconque. Aujourd'hui la nécessité est disparue et malgré cela il vient nous dire: "Voyez cette somme d'argent, j'en ai besoin, et tout de suite." L'honorable ministre a dit il y a un instant: "Nous allons voter cet item et nous allons y passer toute la nuit." Monsieur le président, moi pour un, s'il faut passer ici toute la nuit, je suis prêt à le faire, mais je n'ai pas l'intention que cet item soit voté avant que j'aie pu enregistrer mon protêt au nom des électeurs que je représente devant cette Chambre et du parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir.

Monsieur le président, il faut une raison pour continuer cette politique. L'honorable ministre en a-t-il donné? Il nous a dit, au contraire: et j'ai noté cette remarque: "Prospects are not very good now." Eh bien, monsieur le président, si l'avenir ne s'annonce pas meilleur que le passé, au lieu de continuer cette politique, ne vaudrait-il pas mieux subir une perte et laisser quelques navires inachevés, dont on ne pourrait pas se servir, que de continuer d'attendre les événements, en espérant que dans plusieurs années le marché devienne meilleur, alors que nous pourrions retirer à peine quelques sous qui ne couvriraient pas les intérêts sur les argents que nous aurions dépensés et votés cette année?

Je suis surpris de voir l'honorable ministre et ses amis présenter des arguments qui n'en sont pas et des arguments absolument contradictoires. Nous avons entendu l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) dire il y a un instant que c'était là une bonne politique en ce sens qu'elle avait donné de l'ouvrage aux soldats de retour du front et aux sans-travail et que, actuellement, l'industrie maritime était une industrie florissante. Monsieur le président, je vous le demande, est-ce que l'honorable ministre de la Marine nous a dit aujourd'hui et dans toutes les démonstrations qu'il a données à la Chambre pour prouver que cette politique était bonne, nous a-t-il dit combien il y avait de soldats de retour du front qui avaient travaillé sur les chantiers maritimes? Il n'en a pas nommé. Est-ce qu'il nous a dit aussi combien des sans-travail, qui étaient dans les rues de Montréeal il n'y a pas longtemps à demander du pain et à monter à l'assaut des restaurants, ont été employés dans les chantiers maritimes? Il ne nous l'a pas dit. Certes, si ces gens avaient eu de l'emploi dans les chantiers maritimes que le Gouvernement a favorisés par sa politique de marine marchande, nous ne verrions pas le spectacle que nous voyons à Montréal, à Toronto et ailleurs, et nous n'aurions pas de gens qui aujourd'hui sont à la charge de la charité publique, et nous n'entendrions pas l'honorable député de Brantford nous demander,

comme si le parlement était une institution de charité, de continuer cette politique pour empêcher les sans-travail et les crève-de-faim de mourir de misère.

Lorsqu'il s'agit de voter un item comme celui qui nous occupe ce soir, on doit prendre tous les moyens pour se rendre compte si la politique proposée est une politique saine et coordonnée, et si en votant cet item, on en retirera un bénéfice, non pas seulement pour la partie est du pays, pour les chantiers maritimes d'Halifax, de Vancouver, de la province de Québec ou d'ailleurs, mais si tout le pays en retirera un avantage quelconque. Je me demande si l'honorable Ministre nous a démontré ce soir et l'autre jour, lorsqu'il a présenté le rapport de la marine marchande, qu'il avait fait un bon usage des argents que nous avons votés les années précédentes? Je me demande si en vue des circonstances nous sommes aujourd'hui justifiables de voter une somme de huit millions comme le demande ce ministre?

Monsieur le président, il y a une chose qui me frappe: C'est que le gouvernement, lorsqu'il s'agit de promouvoir quelque politique un peu difficile, dans bien des cas ne se sert pas des meilleurs hommes qu'il a. Lorsqu'il s'agit de la politique des chemins de fer, l'honorable député de Grenville (M. Reid) qui est à la tête de ce département, s'occupe de faire passer toutes espèces de projets plus ou moins acceptables, et comme je le disais lorsque j'avais occasion de critiquer ces estimés l'an dernier, il n'y a pas de meilleur avocat que lui; chaque fois qu'on l'entend, on a la conviction que même d'une mauvause cause on est capable de tirer un bon parti avec un plaidoyer assez long et assez fort pour faire taire les autres et leur faire croire qu'on a raison. Aujourd'hui qu'il s'agit de la marine, le gouvernement pour présenter sa politique choisit l'un de ses amis, l'honorable député de Saint-Laurent, ministre actuel de la Marine. Je dois dire au gouvernement qu'on ne peut pas le féliciter autant du choix de ce dernier, car l'honorable ministre de la Marine, depuis qu'il est à la tête de ce département, je ne dirai pas, a montré de l'inhabilité, mais je dirai, n'a pas eu la même vision, la même sagacité, n'a pas démontré la même expérience qu'il a apportées à l'administration de ses propres affaires et de celles des compagnies, comme la Sherwin-William et autres, dont il était directeur ou dans lesquelles il est intéressé. Je dirais même, si je voulais être un peu méchant, que l'honorable ministre constitue le point le plus faible, la pierre d'achoppement du gouvernement, et plus vite il disparaîtra, mieux ce sera, non seulement pour le Gouvernement mais pour tout le pays. Lorsque l'on considère ce qu'il a fait, lorsque l'on considère sa politique, et les résultats qu'elle a apportés, on doit le surnommer le ministre zéro. L'honorable ministre est bien considérable et peut-être trop. C'est justement pour cela qu'il n'est pas capable de donner à l'administration de son département, toute la vigueur et tout le courage que l'on devrait attendre d'un homme qui est à la tête d'un département aussi important. C'est pour cette raison que je me refuse de lui voter la somme de huit millions de dollars qu'il demande ce soir. Je le fais dans l'intérêt de mon comté, dans l'intérêt des électeurs que je représente, dans l'intérêt de ma province, et pour être fidèle au mandat que m'ont confié ceux qui m'ont envoyé ici.

M. RINFRET: Il se fait tard, mais comme il s'agit d'une dépense considérable et que nous sommes en face d'une politique absolument contraire au bon sens et à l'esprit public, je crois qu'il vaut mieux accepter le défi du parti ministériel et rester ici toute la nuit plutôt que d'accorder ce crédit. D'abord, je tiens à réfuter l'opinion exprimée par le ministre de la Marine à l'effet que cette politique a l'approbation non seulement du Parlement mais aussi du public.

Des VOIX: Très bien, très bien.

M. RINFRET: Nous ne sommes pas pressés. Il est vraiment remarquable, monsieur l'Orateur, qu'un gouvernement qui, dans cette enceinte, se vante constamment d'avoir l'appui du public, désire si peu se présenter devant les électeurs.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député aura très prochainement une occasion dans le comté de Yamaska.

M. CASGRAIN: Plus vite ce sera, mieux cela vaudra.

M. RINFRET: Nous voulons cette occasion, non seulement dans Yamaska, mais dans tout le pays.

M. LALOR: Nous vous la donnerons et avant que tout soit fini, nous vous ferons voir qui nous sommes.

M. CASGRAIN: Vous ne reviendrez pas.

M. RINFRET: Au cours de cette session, nous avons maintes fois donné au Gouvernement l'occasion de consulter le peuple. Nous avons demandé tout d'abord au Gouvernement d'accepter un amendement qui lui permettait d'en appeler au peuple, mais les députés de la droite l'on repoussé.

M. BLAKE: Monsieur le président, je demande l'application du règlement.

M. RINFRET: Dans une autre circonstance, nous avons déposé un autre amendement...

M. le PRESIDENT: On a demandé l'application du règlement.

M. BLAKE: Je demande l'application du règlement. Il est tard et je crois que l'honorable député devrait s'en tenir au sujet débattu devant le comité.

M. DUFF: Je désire dire quelques mots à ce sujet, monsieur le président. Si je comprends bien l'objection soulevée par l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake) c'est que l'honorable député de Saint-Jacques (Rinfret) ne s'en tient pas au sujet étudié par le comité. Il me semble que cette protestation n'est pas bien présentée, car, bien que l'honorable député ne se soit pas tenu strictement au sujet de la discussion c'est surtout parce que l'honorable ministre de la Marine l'a interrompu comme c'est son habitude, pour parler de Yamaska.

M. PECK (assis au siège du chef de l'opposition): Monsieur le président, en parlant de cette question de règlement...

M. CASGRAIN: Le chef officiel de l'opposition.

M. PECK: Non. En parlant de cette question de règlement soulevée par mon honorable ami de Winnipeg-Nord et bien que la Chambre me semble de très bonne humeur, je crois que nous irions aussi vite dans la discussion de ces crédits si les interruptions ne venaient pas des deux côtés de la Chambre. Je ne puis pas tomber d'accord avec mon excellent de Queen-et-Shelburne, pour qui j'ai le plus profond respect, en ce qui regarde la durée des séances; je crois que nous devrions les prolonger. Je veux voir la fin de ce débat et l'adoption de cet article. La bonne humeur est une excellente chose mais, parlant officieusement au nom du chef de l'opposition, je crois que tout irait bien s'il n'y avait pas d'interruptions.

M. le PRESIDENT: Avant de donner mon opinion touchant le règlement, je dois attirer l'attention du comité sur le fait que les remarques de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) et celles de l'honorable député de Skeena (M. Peck) ne se rapportent nullement à la question de règlement soulevée par l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake). Parlant de la question proprement dite, le président regrette de ne pas avoir suivi assez attentivement les remarques de l'honorable député de Saint-Jacques pour pouvoir déclarer si le règlement devait être appliqué dans le cas actuel. Mais, en théorie, le point soulevé par l'honorable député de Winnipeg-Nord est très juste et je suis certain que l'honorable député de Saint-Jacques voudra bien confiner ses remarques au sujet discuté.

M. RINFRET: Monsieur le président...

M. SINCLAIR (Guysborough): Je voudrais savoir, monsieur le président par quelle autorité l'honorable député de Skeena (M. Peck) prétend agir comme chef de l'opposition?

M. le PRESIDENT: La parole est à M. Rinfret.

M. RINFRET: J'en ai tant à dire sur le sujet à l'étude que je suis heureux de m'incliner devant votre décision. J'exprimerai simplement le désir que le président veuille bien m'écouter un peu attentivement, ce qui conviendrait mieux, même à cette heure avancée.

Le ministre de la Marine a dit que sa politique avait eu l'appui du peuple. Je tentais de démontrer que le Gouvernement n'a donné au peuple aucune occasion d'approuver cette politique quand j'ai été rappelé à l'ordre. Je ne regrette pas l'incident parce que cette discussion a amené à gauche de la Chambre un député qui siège généralement à droite, l'honorable député de Skeena (M. Peck) et il semble s'y plaire beaucoup. Bien qu'il soit deux heures ici, il n'est encore que dix heures à Prince Rupert et c'est probablement pourquoi l'honorable député est si gai.

Revenant au crédit en question, je partage la manière de voir de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) quand il dit qu'il ne s'agissait pas tout à fait d'une mesure de guerre. Le ministre nous a parfaitement démontré cela ce soir quand il nous a dit que, même s'il avait préparé son programme pour les navires d'acier comme si la guerre devait toujours durer, il a été plus prudent quand il s'est agi des navires en bois. Dans une autre partie de son discours, il nous a dit qu'à la fin de la guerre nous n'aurions su que faire des navires en

bois et il s'est vanté d'avoir été assez habile pour empêcher le pays de faire des dépenses pour les vaisseaux de ce genre. Je dis que s'il avait poussé la prudence un peu plus loin il se serait bien gardé d'engager le pays dans un aussi vaste programme de construction de navires en acier.

On verra que bien que mon honorable ami fût, à cette époque, sous l'impression que la guerre pouvait durer assez longtemps et qu'il était urgent de continuer la construction de navires, il distinguait quant au genre de navires. Je répète que s'il avait été aussi prudent au sujet des vaisseaux en acier qu'il l'a été pour les vaisseaux en bois, il serait dans une meilleure situation aujourd'hui.

Je pourrais ajouter que je ne partage pas l'optimisme du ministre sur l'issue de cette aventure. C'est peut-être parce que de ce côté nous n'avons pas réussi, malgré nos efforts, à obtenir des renseignements. Le ministre a dit lui-même, ce soir, qu'il ne connaissait pas grand chose de cette aventure et qu'il ne tenait pas à en savoir beaucoup. Il a dit qu'il ne s'informerait pas à l'administration où elle achetait son charbon, son beurre, son lait et le reste. Je ne pense pas de la même manière, monsieur le président. Je crois que nous devrions savoir de l'administration non seulement où elle se procure son charbon, mais aussi d'où elle tire le déficit auquel nous avons à faire face aujourd'hui.

Mon honorable ami admet que d'autres pays ont un surplus de navires et il dit que c'est une excuse pour nous trouver dans la même position. Mais la différence c'est que d'autres pays construisaient des vaisseeaux depuis quelque temps, tandis que ce pays semble avoir choisi, pour commencer, le moment où l'abstention s'imposait. C'est une situation tout à fait différente. Quant au surplus que prétend avoir mon honorable ami, je pense qu'il devrait donner son secret à l'honorable ministre des Chemins de fer. Mais si nous revenons à la bonne comptabilité, le ministre ne doit pas pouvoir prétendre à un surplus. On a montré qu'il ne peut pas prétendre à un revenu de plus de deux pour cent sur le capital engagé. Nous savons que le Gouvernement a emprunté de l'argent au peuple canadien au taux de cinq et demi pour cent et que les titres de ces emprunts sont exempts de taxes pour un montant de un milliard trois cents et quelques millions. Le Gouvernement, en conséquence, en employant une partie de cet argent à ses constructions maritimes et en obtenant un revenu d'environ deux pour cent—ce qui est très discuté, mais ce sont ses propres chiffres—se sert non seulement d'argent pour lequel il a payé cinq et demi pour cent d'intérêt, mais aussi la somme que représente l'impôt sur le revenu. De sorte que la prétention d'avoir un surplus dans ces circonstances indique une très forte dose d'optimisme. Je suis porté à répéter quelque chose que j'ai entendu dire à Montréal par mon honorable ami de Waterloo: si le ministre peut prétendre avoir un surplus en présence de tous les faits qui se rattachent à son programme de construction, il a le droit de se mettre à fabriquer quelque chose avec rien.

Le député de Brantford (M. Cockshutt) a essayé de nous donner quelques opinions de la presse qui indiquent que le peuple apprécie beaucoup la politique du Gouvernement. En commençant, il nous a donné l'impression qu'il allait citer les journaux libéraux qui appuyaient énergiquement cette politique, mais il s'est borné à lire quelques journaux tories qui essayaient avec beaucoup de peine d'y trouver un peu de bon sens. Il a débuté avec le *Sydney Post*, qui ne pouvait rien trouver de mieux pour appuyer la politique de mon honorable ami que de dire qu'elle était moins désastreuse que la politique des chemins de fer. Il n'a pas dit que c'était une bonne politique, mais il a exprimé l'opinion qu'elle n'était pas aussi mauvaise qu'une autre politique qui était pire. Puis il a cité la *Winnipeg Tribune* qui dit simplement que la politique n'était pas trop mauvaise si on la comparait avec celle d'autres pays. Ici encore, le journal n'a pas approuvé la politique; il a exprimé l'opinion que la condition du pays n'était pas pire qu'ailleurs. Il a passé à la *Vancouver Province*, autre journal tory, qui n'a pas dit que la politique était bonne, mais qu'en manière de compensation elle avait donné de l'emploi aux vétérans. De même avec le *Hamilton Spectator*, qui n'a jamais songé à être un journal libéral, et aussi le *Mail and Empire*, qui a absorbé un autre journal de Toronto, et qui est un bon journal tory. De sorte que les opinions de la presse libérale citées par l'honorable député de Brantford se résument aux vues de quelques journaux tories, qui n'appuient pas la politique, mais qui disent, l'un, qu'elle n'est pas aussi mauvaise qu'autre chose, et l'autre, qu'elle est moins désastreuse que la politique des chemins de fer.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député sait que la *Presse* est le plus grand journal du Canada, son tirage atteignant 140,000 exemplaires par jour. Vou-

drait-il citer ce que la *Presse* dit en rédaction sur la question.

M. RINFRET: J'ai lu récemment les colonne de rédaction de *La Presse* et les opinions qu'elle exprime sur les problèmes des chemins de fer et de la navigation, me donnent l'impression qu'elle ne sait trop quelle attitude prendre sur ces sujets.

Je citerai maintenant les paroles du président de la banque Royale, sir Herbert Holt, sur ce sujet. Voici:

La main mise de l'Etat a disparu pour ainsi dire dans le cours de l'année écoulée—le blé, le papier et le sucre étant les articles de première nécessité qui ont été libérés de cette entrave. Cependant, la nationalisation des moyens de transport a gagné du terrain. Sans que le public en ait retiré le moindre bénéfice tant au point de vue de l'efficacité du service qu'à celui des tarifs de transport, l'exploitation de nos chemins de fer nationaux, au cours des derniers douze mois, s'est soldée par un déficit qui absorbera peut-être plus que les revenus provenant de la taxe sur les profits excessifs et de l'impôt sur le revenu pour l'exercice de 1919. A moins que les méthodes d'exploitation ne soient bien plus efficaces en Canada que dans les autres pays, les contribuables canadiens se rendront peut-être compte que l'entretien de nos chemins de fer et de notre marine marchande nous coûtera plus cher que les pensions et les autres obligations que nous avons assumées du chef de la dernière guerre.

Un DEPUTE: A la question.

M. RINFRET: Si l'honorable député désire soulever une objection, je me ferai un plaisir de lui céder la parole. Je constate toutefois qu'il n'en fait rien.

On a souvent mentionné le nom de la *Gazette* de Montréal, au cours du débat; cependant, pour une raison ou pour une autre et peut-être aussi parce que l'attention de la Chambre était passablement distraite, personne, à ma connaissance, n'a fait insérer des extraits des articles de ce journal dans les colonnes du hansard. J'ai sous la main à l'heure qu'il est un article de fond fort intéressant, bien qu'il ne soit pas très long. Je réclame donc l'indulgence de la Chambre et celle du ministre tandis que j'en ferai lecture.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne suis pas pressé et tous mes collègues de la droite sont dans mon cas. L'honorable député peut donc prendre tout le temps qu'il voudra.

M. RINFRET: Je suis heureux de savoir cela. Personne n'est en mesure de nous accuser de retarder le débat. Cependant, nous aimerions à retarder l'exécution du programme de construction maritime du Gouvernement, mais il est malheureusement trop tard pour que nous puissions atteindre ce but. Voici cet article de la *Gazette*; il a été publié dans le numéro du 9 décembre sous le titre: "La marine canadienne":

La construction et l'exploitation des navires par l'Etat constituent une industrie encore plus précaire que la construction et la gestion des chemins de fer, puisque dans le dernier cas, il existe du moins un certain élément de permanence touchant les tarifs de transport.

La dernière guerre a donné un élan énorme à l'industrie de la construction maritime, par suite de la demande impérieuse des navires pour le transport des troupes et des approvisionnements que des pertes énormes causées par la guerre sous-marine. Les prix de la construction ont été doublés et triplés, de sorte que plus d'un Etat ont jugé nécessaire de subventionner les chantiers maritimes particuliers aussi bien que les entreprises publiques. Or, l'inévitable s'est produit.

Comme nous l'avions prédit.

Il y a surabondance de navires. Le tonnage dans le monde entier, qui s'élève pour ainsi dire à 60,000,000 de tonnes, est le plus considérable qui se soit jamais vu et cela, à une époque où le commerce étranger de nombre de pays est entravé par la dépréciation du numéraire et la contraction du crédit. Les tarifs de transport sont à la baisse. Les navires peuvent se rendre si vite et si facilement d'un océan à l'autre et de port en port, que les frais du transport par eau s'adaptent sans délai à la loi de l'offre et de la demande; nous pouvons donc nous attendre à des pertes considérables à l'avenir lorsqu'il s'agira de faire l'inventaire de la valeur et des profits d'exploitation des navires qui ont été construits à l'époque où les prix étaient à leur zénith.

Le Canada a créé une industrie de la construction maritime fort considérable et dont le principal client a été le gouvernement canadien. D'ici à quelques mois, l'Etat possédera une flotte marchande de 63 navires—c'est une flotte formidable—construite en Canada et ayant un tonnage global de 386,140 tonnes.

Je soumets ce passage à l'attention du ministre de la Marine, mais j'ai le regret de constater qu'il n'est plus à son siège.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis ici.

M. RINFRET: Je demande pardon à mon honorable ami. Je n'aime pas à parler de lui lorsqu'il est absent. Cependant, je lirai un peu plus fort, afin que le son de ma voix atteigne l'endroit où il s'est réfugié en ce moment:

La programme maritime fut un programme de guerre et il est fort douteux que le Gouvernement, dans d'autres circonstances, se fût lancé dans une entreprise de cette nature. Or, bien que le Gouvernement ait eu raison d'entreprendre la création d'une marine marchande, il n'est pas aussi certain que cela qu'il soit sage de continuer l'exécution de ce programme et d'augmenter le nombre des navires. Au cours du dernier exercice, les 19 navires de l'Etat, qui étaient en service, ont réalisé un profit d'exploitation de $1,056,767 du chef des voyages complétés et un autre profit approximatif de $350,-

000 du chef des voyages incomplets, formant un grand total de $1,406,000 au compte de profits d'exploitation.

Plusieurs VOIX: Très bien, très bien.

M. RINFRET: Je ferai observer encore une fois que ce sont là les chiffres du Gouvernement. Cependant, pour ma part, je n'assume pas de responsabilité quant à ces chiffres pour plusieurs bonnes raisons dont la principale est que nous ne pouvons pas obtenir de renseignements. Je continue donc à citer l'article de la *Gazette* et j'ose espérer que mes honorables amis n'en pas perdu un seul mot; car je serais disposé à recommencer ma lecture dans le cas contraire. La *Gazette* ajoute.

Il faut toutefois acquitter l'intérêt sur le capital et mettre de côté une certaine somme pour compenser la dépréciation qu'ont subie les navires; or, on ne l'a pas fait, et c'est là une grave omission dans le rapport annuel de la compagnie de la marine marchande du Canada, limitée.

J'attends les applaudissements de nos honorables amis de la droite.

M. LALOR: L'article n'a encore rien de fort intéressant.

L'argent placé dans les navires coûte au Canada 5½ p. 100 et, dans le cas de navires, la dépréciation est un item sérieux, de sorte que, tout compte fait, la flotte entraînera une perte.

Justement ce que nous disons ce soir.

La question de savoir si l'Etat conservera l'exploitation de la flotte est une simple question d'affaire. Les navires sont étroitement liés à l'exploitation des chemins de fer nationaux, et il est dit dans le rapport des directeurs que la flotte de la marine marchande forme une très importante adjonction à notre réseau ferré en ce qu'elle permet à celui-ci d'obtenir de gros chargements de marchandises pour les ports de l'Atlantique et du Pacifique, lesquels chargements seraient perdus pour le réseau national si ce n'était des raccordements avec cette marine.

Ce dernier alinéa est une citation que la *Gazette* fait du rapport du Gouvernement. Elle poursuit en ces termes:

Nous sommes quelque peu septique à l'endroit de cette assertion; les navires, en effet peuvent être affrétés sans la dépense de capitaux et des navires affrétés peuvent être mis en service aussi économiquement que des vaisseaux possédés par l'Etat. Ayant connaissance de la présente situation, les directeurs avertissent le public qu'il ne faut point considérer la marine de l'Etat comme une entreprise rémunératrice, et ils le font en ces termes:

"Etant donné que les navires de votre compagnie ont tous été construits depuis le début de la guerre, étant donné que les frais de construction ont été beaucoup plus élevés que ceux d'avant la guerre, il suit que l'intérêt, la dépréciation et l'assurance forment un item beaucoup plus considérable que dans le cas de vos concurrents, dont les flottes, même après avoir tenu compte de leur nouveau tonnage, seraient encore loin d'avoir coûté par tonneau celle de la marine marchande de l'Etat canadien. Vos navires auront en outre à faire, pour certains commerces, la concurrence à des vaisseaux que montent des équipages étrangers. Par conséquent, quoique cette marine fasse des affaires satisfaisantes et qu'elle développe le commerce dans beaucoup de nouvelles directions, on comprendra qu'il ne faut point s'attendre à des bénéfices considérables.

C'est le Gouvernement, bien entendu, qui parle ainsi. La *Gazette* ajoute

Les motifs conseillant une cessation de toute nouvelle construction seraient que les navires ne rapportent rien et ne rendent aucun service que l'on soit incapable d'obtenir par des conventions d'affrettement ou d'alliance avec les compagnies privées. Le Gouvernement des Etats-Unis a, fort sagement croyons-nous, mis fin à sa politique de nationalisation, et il est en train de disposer de sa flotte. Comme on le sait, les Américains sont habiles dans les affaires. L'idée d'une flotte de navires parcourant les sept mers au nom de l'Etat canadien a quelque chose d'encourageant, pourvu toujours qu'il ne s'en suive pas des frais et des taxes par trop onéreuses, car il faut ne pas oublier que la perte en retombe sur le peuple.

Je pourrais continuer ainsi à vous citer d'autres journaux, mais je crois que ces quelques extraits établissent suffisamment la situation. Je regrette que le Gouvernement ait décidé de ne pas fournir à la Chambre les informations dont elle aurait besoin touchant les chemins de fer nationaux et la marine marchande. La raison qu'en donne le Gouvernement, c'est qu'il serait peu politique de faire connaître aux concurrents du réseau de l'Etat ses méthodes administratives, mais n'est-il pas extraordinaire, monsieur le président, de parler ainsi, quand nous savons que ce rival c'est la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui doit la brillante réussite de son entreprise à ses méthodes effectives d'administration? Quoi qu'il en soit, et puisque le Gouvernement persiste à ne pas donner à la Chambre de renseignements ni sur les chemins de fer ni sur la marine marchande, nous avons, je pense, parfaitement raison, nous autres de la gauche, de vouloir obtenir ces renseignements afin de les discuter jusqu'au bout. Pour ce qui me concerne, je désire déclarer mon opposition absolue à la politique du Gouvernement. Il mérite, je crois, d'être censuré pour s'être engagé dans l'exécution de ce programme de constructions maritimes. Non seulement devrait-il arrêter sans retard la construction de nouveaux navires, mais se mettre pareillement en devoir de disposer de sa flotte actuelle à la première occasion.

M. CAHILL: Combien le ministre compte-t-il avoir à dépenser à Toronto pour

l'achèvement des commandes que l'on y exécutent à commission de 15 p. 100.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne m'attends pas que cela doive coûter plus de $180 par tonneau, puisque le prix de la main-d'œuvre baisse, mais je ne veux rien dire de positif.

M. CAHILL: Combien reste-t-il encore à dépenser en tout?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le prix fixé à l'origine était de $630,000 par vaisseau, somme sur laquelle a été versée celle de $409,500. Je ne pourrais faire qu'une estimation du reste, et, pour finir chaque vaisseau, ce serait, je suppose, de 230,000 à 350,000 piastres.

M. CAHILL: Une fois les navires achevés, le ministre ne pense-t-il pas qu'il pourrait en obtenir par la vente une somme au moins égale à celle qu'il va avoir à dépenser?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le Gouvernement n'a pas pour politique de vendre ses navires.

M. CAHILL: Le pays a plus d'intérêt à savoir où va cet argent qu'à connaître la politique du ministère. Le ministre ne ferait-il pas une bonne affaire en annulant ces commandes? A quoi sert de dépenser cet argent dans un mode d'exécution des travaux à commission de 15 p. 100 si le ministre n'a, selon toute apparence, aucune autorité sur la dépense qu'en fait la compagnie.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'une des principales raisons qui ont engagé le Gouvernement à continuer la construction de ces vaisseaux—il y en a plusieurs, mais je ne retarderai pas le comité pour les énumérer — c'est qu'il y avait dans la ville de Toronto un grand nombre de sans-travail; et bien, que le Gouvernement sût qu'il ne pouvait attendre de ces gens-là autant de travail utile au cœur de l'hiver, lorsque ces vaisseaux étaient à découvert, il s'est mis à l'œuvre pour procurer du pain et du beurre à nos anciens combattants qui réclamaient de l'ouvrage à grands cris.

M. CAHILL: Ceux qui recevaient 15 p. 100 en sus du coût de l'entreprise, ce qui représentait un peu plus que 60,000 dollars, étaient-ils bien affamés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne parle pas de ceux-là parce qu'ils nagent dans l'abondance, comme mon honorable ami de Pontiac. Je parle des gens qui criaient pour obtenir de l'ouvrage. Je me suis trouvé à Toronto en ce temps-là et je sais que la situation causée par le chômage y était fort grave.

Mardi, 12 avril 1921.

M. CAHILL: Dans les circonstances, n'aurait-il pas mieux valu distribuer l'argent aux sans-travail plutôt que de le donner aux entrepreneurs sous forme de commission? Quelle compagnie a reçu ces $60,000 pour l'inspection des travaux?

L'hon. M. BALLANTYNE: (ministre de la Marine): La Collingwood Shipbuilding Company.

M. CAHILL: Le ministre se propose-t-il de dépenser de cette façon de nouvelles sommes de ce crédit de 8 millions, en ajoutant 15 p. 100 à l'entrepreneur.

L'hon. M. BALLANTYNE: Comme je l'ai dit au début de la soirée, nous n'avons que deux compagnies maritimes qui ont fait faillite; l'une à Prince-Rupert et l'autre à Toronto. Celle de Prince-Rupert a reçu 8 p. 100 et l'autre, 15 p. 100.

M. DUFF: Pourquoi payez-vous un entrepreneur 15 p. 100, et l'autre 8?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami. Je puis dire que la Wallace Shipbuilding Company, après qu'elle eut consenti de terminer les navires à 8 p. 100, a envoyé un représentant ici pour essayer de faire annuler son marché, parce que, à son sens, il lui fallait acheter encore beaucoup de matériaux, ce qui lui demanderait une somme considérable, de même que pour la main-d'œuvre.

S'ils avaient su qu'on ne devait acheter qu'une si petite quantité de matériaux, ils n'auraient pas demandé 8 p. 100. Le meilleur marché que nous ayons pu obtenir dans l'est du Canada est 15 p. 100.

M. DUFF: Si je comprends bien la situation, l'entrepreneur reçoit 8 p. 100 sur tout ce qu'il achète, sur chaque cent de gages qu'il paye, et sur tous les matériaux qu'il fournit.

Tout ce qu'il faut, c'est de surveiller les travaux. Or, sur une entreprise de Toronto, sur laquelle le ministre dit qu'il y a encore 221,000 dollars à payer, l'entrepreneur recevrait 30,000 dollars pour surveiller la construction de ce navire. Il me semble que mon honorable ami fait erreur lorsqu'il dit que ce n'est pas là une forte somme à payer.

Si les réponses qu'il m'a données au sujet de l'entreprise de Prince-Rupert sont exactes, les sommes dues sur ces deux entreprises s'élèvent à quelque chose comme un million ou un million et quart et 8 p. 100 sur pareil chiffre me paraît donner une somme tout à fait respectable. Le ministre, lui, la croit assez minime. Quand on parcourt les rapports de l'auditeur général pour les quatre ou cinq dernières années, et qu'on y voit les prix exorbitants que l'Etat a payés à certains constructeurs de navires pour la construction de contre-torpilleurs et d'autres steamers, on comprend comment le ministre arrive à dire que ce n'est pas là un pour cent considérable; mais à mon avis et dans l'opinion de gens qui savent quelque chose de pareilles entreprises, 8 p. 100, en sus du prix de revient de tout ce qui entre dans la construction de steamers et en sus de la main-d'œuvre, est une commission fort respectable pour les constructeurs de navires.

M. McGIBBON (Muskoka): J'ai écouté avec grande patience pendant toute la nuit et ce matin, le débat sur ces prévisions budgétaires. J'ai plusieurs fois écouté le député de Pontiac (M. Cahill) et le député de Lunenburg (M. Duff) discuter à un point de vue théorique les questions qui sont ce soir devant la Chambre.

Une VOIX: Ce matin.

M. McGIBBON: Disons plutôt ce matin; il est en effet 2 h. 45 minutes. Je suis persuadé qu'il m'est encore possible de dire quelque chose aux honorables députés.

Une VOIX: Quoi donc?

M. McGIBBON: Patience. J'y arrive. Il est tout à fait évident pour tous que l'exposé du ministre a grandement désappointé les honorables députés de la gauche. Par tout le pays, les journaux favorables à l'opposition avaient porté leurs lecteurs à croire qu'Ils pouvaient s'attendre à un résultat financier semblable à celui des chemins de fer de l'Etat, et depuis que le ministre de la Marine a présenté son rapport nous avons pu voir un amer désappointement se refléter sur les visages des membres de l'opposition. Ils sont venus ici dans l'atttente de quelque chose qu'ils pourraient tourner à leur avantage, et dans leur désappointement ils s'efforcent de tirer le meilleur parti d'une faible cause. L'honorable député de Lunenburg et le député de Pontiac — je les invite à noter ceci — refusent d'accepter la parole du ministre quand il dit qu'après l'armistice, ces travaux ont été dans une grande mesure exécutés pour donner de l'emploi aux soldats démobilisés. Je comprends facilement que les députés de Lunenburg et de Pontiac n'aient pas grande sympathie pour un pareil objet. (*Protestation.*)

M. DUFF: Je demande un rappel au règlement, monsieur le président, l'honorable député de Muskoka (M. McGibbon) a dit que le député de Lunenburg et le député de Pontiac n'ont pas de sympathie pour les soldats démobilisés. Je demande que l'affirmation soit retirée.

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

(*Exclamations.*)

Des VOIX: Rétractez-vous.

Le PRESIDENT: (M. Peck): Je ne crois pas l'affirmation contraire au règlement. Je suppose que l'honorable député de Muskoka n'entend pas jeter du discrédit sur aucun de nos collègues.

(*Exclamations.*)

M. CAHILL: Je ne veux pas m'insurger contre votre décision, monsieur le président, mais l'affirmation est très nette, et il est possible que vous ne l'ayez pas saisie. Ce qui a été dit était indubitablement de nature à jeter du discrédit sur les députés en question.

M. le PRESIDENT (M. Peck): Je demande à l'honorable député de Muskoka de retirer toute observation de nature à jeter du discrédit sur des collègues.

M. McGIBBON (Muskoka): Avec la plus grande humilité, monsieur le président, je m'incline devant votre décision, mais je puis me prévaloir du privilège de placer devant la Chambre le passé de l'honorable député de Lunenburg.

M. COPP: Nous vous en défions.

M. DUFF: Allez donc.

M. McGIBBON: Quelque autre fois.

M. DUFF: Faites-le maintenant; c'est le temps.

M. COPP: Vous n'osez pas le faire.

M. McGIBBON: Il faut être autrement trempé que l'honorable député de Lunenburg pour s'autoriser à me dire que je n'ose pas le faire.

M. le PRESIDENT (M. Peck): Je dois demander à l'honorable député de Muskoka et à d'autres honorables députés de garder leur sang-froid. J'espère qu'on s'abstiendra de toute insinuation blessante à l'égard d'aucun honorable député. Je m'en abstiens moi-même.

M. McGIBBON: Je n'ai pas la moindre intention de discréditer qui que ce soit, mais si les antécédents de l'honorable député dans cette Chambre ne lui font pas honneur, la faute n'en est pas à moi.

M. SEGUIN (texte): Monsieur le président, je soulève un point de règlement. Je me demande si l'honorable député est justifiable à ce moment du débat de se mettre à attaquer les autres députés et de ne parler de la question qui est présentement devant la Chambre. Je demanderais votre décision, monsieur le président.

M. RINFRET (texte): Monsieur le prési- je voudrais parler sur la question de règlement. Je ne crois pas que le président puisse prétendre que les honorables députés (*Interruptions.*)

M. McGIBBON (Muskoka): Monsieur le président, j'ai droit de me plaindre de cette interruption. Si ces honorables députés ont des questions à me poser, qu'ils le fassent.

M. RINFRET: Je parle sur le rappel au règlement. Pour le faire, je parle en français, ainsi que c'est mon droit. Si l'honorable député ne peut pas me comprendre, bien que je ne lui en fasse pas un sujet de reproche, c'est sa faute, et il ne peut me priver du droit de m'adresser à la Chambre dans la langue que j'emploie.

(Texte) Mon argument, monsieur le président, est le suivant: un honorable député prétend que d'autres députés de cette Chambre n'ont pas de sympathie pour les soldats, le président du comité ne peut pas décider que ce n'est pas dérogatoire à leur honneur. Je crois que, au contraire, le président doit considérer que, quand un député en accuse un autre de ne pas avoir eu de sympathie pour les soldats, il a porté une accusation très grave qu'il devrait ravaler.

M. le PRESIDENT (M. Peck): On ne peut critiquer les décisions du président une fois rendue. Je demanderais donc à l'honorable député de Muskoka de continuer son discours, mais qu'il veuille bien ne pas faire d'allusions de nature personnelle, ce qui rendra plus facile la tâche du président.

M. McGIBBON: C'est avec grand plaisir, monsieur le président, que j'en passe par votre décision. J'ai été membre de cette Chambre durant quatre ans et je n'ai jamais violé intentionnellement aucun article du règlement. Autant que j'ai pu le faire, j'ai toujours été courtois pour tous les honorables députés, mais, monsieur le président, il est certaines bornes qu'on ne saurait dépasser. Il y a des temps où la patience cesse d'être une vertu, et, à trois heures du matin, on est venu nous lire d'anciens articles de journaux—l'on a recours à l'ancienne pratique qui est simplement de l'obstruction. Le temps est venu où nous devrions faire tomber les masques et si des honorables députés veulent que le hansard contienne leur dossier respectif, je suis prêt à relever le défi et à voir à ce qu'il en soit ainsi, qu'importe celui qui peut être blessé.

M. DUFF: Très bien, allez-y et inscrivez cela au hansard.

M. McGIBBON: Cela dit, je dois féliciter le ministre de la Marine de la politique conçue dans un esprit large qu'il a énoncée à la population de ce pays—je tiens à le louanger du succès qui a caractérisé cette politique jusqu'à ce moment, et je n'ai pas le moindre doute que pour ce programme l'avenir ne réserve un avenir aussi heureux. Quelques honorables membres de l'opposition ont fort peu de mémoire. Je demande à l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) ce qui serait arrivé, si la guerre eut continué huit ou dix mois de plus. Nous savons que l'ennemi aurait gagné la guerre; car le nombre des navires marchands sinistrés excédait tellement le nombre des navires construits que nous n'aurions pu combler les vides. Se trouve-t-il ici, ce soir, quelque honorable député qui puisse le nier? S'il le nie, il vaudrait mieux pour lui consulter les données. Je dis aux honorables députés que si la destruction s'était continuée au même taux huit autres mois, l'empire britannique et ses alliés auraient perdu la guerre pour cette seule raison. Allons-nous condamner le gouvernement canadien parcequ'il a pris les précautions nécessaires pour combler, s'il était possible, les vides se produisant dans la marine marchande, et nous aider à gagner la guerre? Sans navires nous n'aurions pu transporter ni soldat ni la moindre fourniture destinée au soutien de la guerre.

Si les honorables députés de l'opposition l'ignorent, ils feront bien de relire un peu l'histoire des cinq dernières années et s'en assurer eux-mêmes. Si nous avions perdu la guerre, que serait-il arrivé? Les honorables députés ne seraient pas ici en train d'ergoter à propos de quelques millions dépensés en exécution d'une politique qui était absolument nécessaire. C'est tourner la procédure parlementaire au burlesque que de nous garder ici jusqu'à trois heures du matin pour discuter une dépense de quelques millions dans la construction de navires marchands qui devaient largement contribuer à nous faire gagner la guerre. C'est ridiculiser notre intelligence et notre patriotisme. Si les honorables députés veulent bien parcourir l'histoire, qu'y trouveront-ils? Comment l'Angleterre a-t-elle maintenu sa balance commerciale depuis trente, quarante ou cinquante ans? C'est en portant ses navires et son commerce dans des régions nouvelles. Si on examine qu'elles ont été les exportations de la Grande-Bretagne aux Etats-Unis, en Allemagne et dans les autres pays protégés par un tarif douanier, que remarque-t-on? On remarque que durant les années que j'ai mentionnées ces exportations ont diminué et que l'Angleterre n'a pu maintenir sa balance commerciale qu'en trouvant de nouveaux débouchés dans l'Amérique du Sud et d'autres pays non protégés. Qu'aurait-elle fait si elle n'avait pas eu une marine marchande à sa disposition? Sommes-nous assez imprévoyants pour ne pas songer à l'avenir? Doit-on penser que notre marine n'a plus aucune valeur pour nous et que nous devons l'abandonner? Croit-on que le Canada n'a pas avantage à s'introduire dans les marchés étrangers? Je conseille aux députés de l'opposition qui critiquent de regarder un peu les statistiques, afin de se rendre compte de ce qu'on a déjà accompli à cet effet et quelles sont les prévisions pour l'avenir. Qu'ils envisagent donc le Canada comme une nation égale à n'importe quelle autre nation du globe terrestre. Comment pourrons-nous effectuer cette expansion du commerce que nous désirons tous, si nous n'avons pas les moyens de transporter nos produits aux quatre coins du globe?

J'ai écouté les députés de Lunenburg (M. Duff) et de Pontiac (M. Cahill) — non pas cette année, mais au cours de sessions précédentes—et je suis parti en me demandant si réellement nous étions des enfants ou des hommes. Je n'adresse pas souvent la parole, mais j'ai ceci à dire à mes collègues: De grâce, montrez un peu plus de clairvoyance, faites-vous une juste conception de la nation et de sa situation, regardez au delà de l'horizon canadien, je dirai même de l'horizon britannique; envisagez ces problèmes d'un large point de vue national et voyez un peu si le Canada ne peut pas prendre place parmi les grandes nations de l'univers. Si vous faites cela et que vous portiez votre commerce dans toutes les parties du monde, vous n'aurez pas besoin de rester ici jusqu'à trois heures du matin à vous préoccuper de savoir si le placement vous rapporte 2½ ou 3 p. 100 d'intérêt. En vérité, ne peut-on rien trouver de mieux à discuter dans l'avenir ou dans l'idéal d'une nation qu'une dépense aussi insignifiante que celle au sujet de laquelle on ergote en ce moment? Est-ce l'argent qui a fait l'empire britannique? Est-ce l'argent qui a sauvé le monde dans l'immense lutte dont nous sommes sortis vainqueurs en 1918, ou bien est-ce le patriotisme? Qu'est-ce qu'on cherchait: les idéals ou la chicane à propos de vétilles? Sur quoi allez-vous reposer vos espérances si vous n'avez pas d'idéal ou si vous n'avez pas foi en l'avenir de la nation? Pour moi je ne peux pas comprendre que nous restions jusqu'au petit jour à discuter la questions de savoir si ce placement rapporte 2½ ou 3 p. 100, alors qu'il s'agit de déterminer les moyens de développer notre pays. Que représentons-nous ici ce soir: une nation dans l'empire britannique ou bien ce provincialisme dont nous a tant parlé le député de Lunenburg.

M. DUFF: Etes-vous en faveur de la marine marchande de l'Etat?

M. McGIBBON: Certainement. Je suis en faveur de tout ce qui peut faire du Canada une nation; et le Canada ne peut pas devenir une nation sans avoir une marine marchande. Peut-être perdra-t-on quelques millions, mais cela en vaut la peine pour porter aux quatre coins du globe le commerce canadien. Allez-vous calculer cela en dollars et en cents? Je dis, monsieur le président, de grâce...

Des VOIX: A l'ordre.

M. McGIBBON: . . . mettons de côté cet esprit de clocher, mettons-nous franchement à l'œuvre, considérons le Canada comme une nation et dirigeons nos affaires nationales en conséquence.

M. le PRESIDENT: Cet item est-il adopté?

M. COPP: Non, monsieur le président, et je vais parler, si j'en ai le privilège. Mon honorable ami de Muskoka (M. McGibbon) a traité de ce que nous devons accomplir pour faire une nation du Canada et je ne me propose pas de le suivre sur ce terrain que je juge étranger à la question, mais si jamais nous voulons établir la preuve qu'il était nécessaire pour l'honorable député de Queen-et-Shelburne de présenter hier sa motion pour faire lever les séances de bonne heure, nous l'avons ici cette nuit. Cependant, il ne m'appartient pas de discuter cette question dans le moment. Nous débattons ce soir un crédit considérable et très important des estimés budgétaires. D'habitude, les questions de cette nature sont traitées sérieusement, mais, bien que ce crédit soit un des plus considérables au budget, les honorables députés de la droite semblent à peine s'en occuper. Le ministre de la Marine nous demande de voter un crédit de $8,330,000 pour terminer—c'est son expression—la marine marchande du gouvernement canadien. Il est inutile en ce moment de répéter ce qu'on aurait dû faire au début, mais il n'est pas trop tard pour examiner ce que nous pouvons faire actuellement. Dans l'état qu'il a présenté la semaine passée à la Chambre, je vois qu'il y a quarante-sept navires en service ou, comme il le dirait lui-même, sillonnant les mers du globe. Il met apparemment la plus grande confiance dans cette compagnie à laquelle il a passé les navires pour les exploiter, parce qu'elle a réalisé un profit qu'il dit être 2.35 p. 100 en sus des frais d'exploitation.

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, le profit sur l'exploitation, tel que je l'ai cité il y a quelques instants, est d'environ $1,400,000.

M. COPP: Oui, mais quel pourcentage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je croyais que l'honorable député citait ce chiffre comme profit d'exploitation. Le profit sur l'exploitation a été d'environ $1,400,000.

M. COPP: Voici comment c'est cité dans votre état:

> Je désire faire remarquer que dans ces profits nets il n'a pas été pourvu au paiement des intérêts, et que le montant ci-dessus de ces profits, $781,460.09, équivaut à 2.35 p. 100 d'intérêt sur les billets qui ont été donnés à l'Etat en paiement intégral des navires.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mais ceci ne constitue pas le profit sur l'exploitation.

M. COPP: Si je comprends bien le bilan, cela constitue un profit de 2.35 p. 100 sur le coût des navires.

L'hon. M. BALLANTYNE: Une fois les frais généraux, les frais d'exploitation et les frais de dépréciation entièrement payés.

M. COPP: Mon honorable ami peut trouver que ce raisonnement a du succès chez ses amis, mais je ne comprends pas comment il calcule que nous avons retiré un profit de l'exploitation de ces navires tant qu'il ne démontrera pas que l'intérêt et les frais fixes ont été payés. Mon honorable ami donne les raisons qui l'ont fait se lancer dans cette industrie de constructions maritimes, la principale étant de procurer du travail aux soldats revenus de la guerre. Mais, si tel était le cas, j'aimerais bien savoir ce que pense le ministre du renvoi de sept ou huit cents hommes des ateliers des chemins de fer nationaux, à Moncton, la plupart étant d'anciens soldats. Assurément, on devrait accorder à ces hommes une aussi chaude sympathie, bien qu'il se soit produit un déficit dans l'exploitation de nos chemins de fer nationaux.

Il y a un instant, en parlant de la construction des navires, mon honorable ami a dit que les députés de la gauche s'attendaient à avoir un "résultat financier" comme celui des chemins de fer nationaux. C'est bien en effet un "spectacle financier", monsieur le président, et il appartient à tous les honorables députés de la Chambre, de quelque côté qu'ils siègent, de tenter de trouver une solution propre à faire face à l'état de choses actuel. Cela ne pourra pas s'accomplir si nous nous lançons des défis et des menaces d'un bout à l'autre de la Chambre. Je comprends très bien que mon honorable ami pourra dire qu'il ne serait pas raisonnable de vendre ces navires dans le moment et abandonner la profession d'armateur, mais, en ce qui me regarde—et je ne prétends nullement au titre d'expert sur ces questions—je puis prévoir que l'industrie de la construction maritime, si on veut bien lui donner ce nom, ne réussira pas mieux l'an prochain et que d'année en année, nous accumulerons déficit sur déficit, tout comme cela se passe actuellement dans le cas des chemins de fer nationaux.

Avant que mon honorable ami se lance dans cette... j'allais dire tragédie, avant que mon honorable ami ne se lance dans cette entreprise, nous avions un exemple sous les yeux.

Nous en avions un exemple dans les déficits annuels des chemins de fer nationaux; cependant, mon honorable ami a jugé à propos de faire ce don gratuit de quinze pour cent au-dessus du prix de revient aux compagnies de constructions maritimes à Montréal et ailleurs—et il nous dit maintenant qu'il a agi afin de pouvoir procurer du travail aux anciens soldats. S'il en est ainsi, a-t-il assumé quelque responsabilité en ce qui concerne les gages que devront recevoir ces hommes? Je désirerais voir le pays débarrassé du lourd fardeau qu'on lui a imposé, et je crois que si mon honorable ami consultait les hommes d'affaires et acceptait leur avis, il rendrait service au pays. Il en connaît plusieurs, dans la ville de Montréal, il connaît leur habileté en affaires et sait qu'ils ont les qualités requises pour donner du prix à leurs conseils. Nous nous sommes engagés dans cette entreprise sans y avoir réfléchi suffisamment, sans l'étude, l'examen voulu. Nous avons perdu de l'argent, mais, pour plusieurs, à l'heure actuelle, quelques millions ne signifient rien; nous ne calculons plus que par gros chiffres. Nous devrions en revenir à un calcul normal, et ne plus compter que par centaines de millions, nous devrions en revenir au gros bon sens, si je puis m'exprimer ainsi. Ne nous laissons pas aller ainsi à la dérive jusqu'à ce qu'il soit trop tard. Je dois dire à mes honorables amis de l'autre côté, que je suis très sérieux à ce sujet; je ne désire aucunement parler politique.

Les honorables députés semblent croire qu'il ne puisse y avoir d'expression consciencieuse d'une opinion sans intention politique. Cette attitude de leur part s'explique facilement, parce que, à l'exception du ministre lui-même, pas un seul des députés de la droite n'a prêté la moindre attention à l'item de crédit dont la Chambre est saisie depuis hier après-midi. Mes honorables amis devraient se rendre compte qu'ils ont tout autant de responsabilité que tout autre membre de cette Chambre et doivent voir à ce que l'on accorde au ministre de la Marine l'argent suffisant pour administrer convenablement les affaires public en vue de l'intérêt national, et non pas seulement pour continuer les dépenses exhorbitantes qui ont été encourues ces deux dernières années.

M. CASGRAIN (texte): Je vois à la page 31 du Rapport annuel du département des Chemins de fer du Canada, pour l'exercice financier du premier avril 1919 au trente et un mars 1920, à la dernière ligne, les mots suivants:

CONTROLLED COMPANIES

"Canadian Government Merchant Marine Limited"

(Texte) Je désirerais savoir de l'honorable ministre de la Marine qui est propriétaire des parts ou actions de cette compagnie et quand elle a été incorporée?

L'hon. M. BALLANTYNE (traduction): C'est une compagnie auxiliaire créée par le Gouvernement afin que la Chambre et le peuple en général sachent quels profits et quelles pertes ont pu résulter de l'exploitation de ces navires. Ce faisant, nous avons suivi l'exemple de la compagnie du Pacifique-Canadien concernant leur service océanique.

M. CASGRAIN (texte): Je voudrais savoir maintenant qui est propriétaire des actions de cette compagnie et qui en est le président?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le Gouvernement, je crois.

M. CASGRAIN (texte): Qui est le président de cette compagnie?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le Roi.

L'hon. M. CASGRAIN (texte): Où est le bureau principal de la compagnie?

L'hon. M. BALLANTYNE: A Toronto.

M. CASGRAIN (texte): Je remercie beaucoup le ministre de la Marine d'avoir bien voulu me donner ces informations, parce que je n'étais pas au courant des détails de l'incorporation de la compagnie; je voyais bien qu'il y avait une compagnie à responsabilité limitée qui était incorporée, mais j'ignorais les renseignements que je viens d'obtenir du ministre. Je suis heureux d'apprendre que Sa Majesté le Roi en est le président et que le public en est supposé être l'actionnaire; je m'aperçois que non seulement nous en avons les actions, mais aussi les responsabilités et les déficits.

Maintenant, je voudrais savoir ceci de l'honorable ministre — Je vois, toujours à la page 31, ce qui suit:

Constituent and subsidiary companies comprised in the Canadian Railway system—et en sous-titre: Constituent companies.

The Canadian Northern Railway Company.

The Canadian Northern Ontario Railway Company.
The Canadian Northern Quebec Railway Company.
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.
Canadian Northern Pacific Railway Company.
Canadian Northern Alberta Railway Company.
Canadian Northern Western Railway Company.
Canadian Northern Saskatchewan Railway Company.
Central Ontario.
Canadian Northern Manitoba Railway Company.
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.
Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company.
Duluth Rainy Lake and Winnipeg Railway Company.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je soulève la question de règlement. Nous n'en sommes pas à l'examen des crédits du département des Chemins de fer. Je ne vois pas que mon honorable ami ait le droit, en discutant cet item du budget de la marine, de lire les noms de toutes ces compagnies filiales des chemins de fer.

M. CASGRAIN (texte) : Monsieur le président, ceci est pour établir le rapport qu'il y a entre les trois pragraphes. Il y a, au commencement de la page 31: "Constituent and subsidiary companies comprised in the Canadian Northern Railway system." Je voulais énumérer les "Constituent Companies". Plus loin, il y a: "Subsidiary Companies", qui est une autre catégorie de compagnies, et plus loin encore, sous le titre de "Controlled Companies", il y a "The Canadian Government Merchant Marine, Limited". Je croyais avoir le droit d'énumérer les diverses compagnies formant partie de l'entité ou de l'espèce que l'on qualifie de "Constituent Companies", ainsi que les autres qui forment partie de l'autre espèce que l'on appelle "Subsidiary Companies", et aussi celle qui est désignée sous le titre de "Controlled Company". Je voudrais savoir en vertu de quoi cette compagnie a été placée sous ce titre. Je crois que la question que j'ai posée au ministre de la Marine est bien dans l'ordre.

M. le PRESIDENT (texte) : J'avais compris que le point d'ordre était décidé par le fait même que l'honorable député avait posé sa question, mais je comprends qu'il n'a pas encore obtenu une réponse du ministre.

M. CASGRAIN (texte) : Ce que je désire savoir, c'est ceci: J'ai parlé des "Constituent Companies", et sous le titre de "Subsidiary Companies", j'ai mentionné "The Canadian National Telegraph Company", "The Great North Western Telegraph Company of Canada" et plusieurs autres compagnies, et sous le dernier titre "Controlled Companies", j'ai mentionné "The Canadian Government Merchant Marine, Limited. Je voudrais savoir en vertu de quel ordre en conseil, de quelle loi ou de quelle autorité cette compagnie "The Canadian Government Merchant Marine, Limited", a été mise sous le contrôle de la "Canadian Northern Railway System".

M. CAHILL: Le ministre a-t-il une copie du marché à commission passé avec la Collingwood Shipbuilding Company?

M. CASGRAIN: Il y a une question de règlement à résoudre.

M. le PRESIDENT: Si j'ai bien compris, l'honorable député a parfaitement le droit de s'informer en vertu de quel décret de conseil, de quelle loi ou statut, cette compagnie a été confiée à l'exploitation de la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens; cependant, la présidence est impuissante à intervenir; nous ne pouvons forcer le ministre à répondre, s'il s'y refuse.

M. CASGRAIN: Avec votre permission, je traduirai la décision du président.

L'hon. M. BALLANTYNE: Inutile.

M. CASGRAIN: Je relève au bas de la page 31, "Controlled Company", Canadian Government Merchant Marine, Limited. Je désire savoir en vertu de quel décret du conseil ou de quelle loi, ou en leur absence, en vertu de quel acte ou contrat la marine marchande de l'Etat, limitée, a été placée sous la juridiction du réseau des chemins de fer nationaux canadiens?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le Gouvernement est propriétaire de toutes les actions, comme mon honorable ami le sait fort bien. Je suis prêt à subir la perte de temps. Je me rends parfaitement compte du but que vise l'honorable député. Il désire tuer le temps; ce ne sont pas des renseignements qu'il veut.

M. CASGRAIN: Nous parlons sérieusement.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je le suis également et la nuit n'est guère avancée. Je ne partage guère l'avis de l'honorable député lorsqu'il prétend parler sérieusement; cependant, je m'efforcerai de parler plus sérieusement qu'il ne le fait en répétant que l'Etat est propriétaire de la flotte, qui a été créée par décret du conseil, il le sait fort bien.

M. CASGRAIN (texte): Cela me dit bien que la compagnie a été créée par décret en conseil qui vient de m'être cité, mais cela ne me dit pas en vertu de quoi cette compagnie a été mise sous le contrôle de la Canadian Railway System.

M. RINFRET: Il me sera peut-être permis à cette phase du débat, de protester contre l'assertion du ministre qui nous reproche de ne pas nous conduire sérieusement. La séance d'aujourd'hui devait être consacrée aux projets d'initiative parlementaire, et ce débat n'est venu qu'au dernier moment, ou vers minuit. Naturellement la Chambre à cette heure n'est pas très au complet. Il n'y a qu'un très petit nombre de députés des deux côtés de la Chambre, mais nous nous efforçons, non seulement moi, mais mes amis l'honorable député de Lunenburg (M. Duff), l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) et l'honorable député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain), d'obtenir des renseignements. Il est difficile d'y arriver, mais nous nous proposons de rester ici jusqu'à ce qu'ils nous soient fournis, et nous sommes sérieux, plus sérieux que ne croit le ministre.

M. CASGRAIN: Si vous me le permettez, monsieur le président, je poserai la question au ministre de la Marine d'une manière différente: Est-ce que la Canadian Government Merchant Marine, Limited a été mise sous le contrôle de la Canadian Northern Railway System en vertu de la dernière loi adoptée en 1919, concernant l'administration des réseaux de chemins de fer Canadian National Railways?

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

M. CASGRAIN (texte): Puisque je ne puis obtenir une réponse du ministre de la Marine, je demande à la Chambre de bien vouloir prendre note de mes remarques. J'ai le droit d'obtenir une réponse à la question que j'ai posée au moins trois ou quatre fois.

L'honorable ministre de la Marine a dit quelque chose, il y a un instant, qui peut paraître vrai, mais seulement ce n'est pas tout à fait la vérité. Je dois dire que je suis aussi sérieux que le ministre de la Marine peut l'être. Je lui demande une information et il me la refuse. S'il y a un ordre en conseil, comme il le prétend, il doit le savoir et nous le dire; si c'est en vertu de la loi adoptée en 1919 que la Canadian Northern Railway System, Limited et toutes les compagnies subsidiaires ont été mises sous le contrôle de la Canadian Northern Railway System, il doit le savoir et nous le dire. J'insiste pour obtenir une réponse à ma question. Je représente un comté qui compte au delà de 20,000 électeurs, qui m'ont envoyé ici non seulement pour les représenter, mais pour représenter tout le Canada. Lorsqu'il s'agit de voter une somme de huit millions et quelques centaines de milliers de piastres, ce n'est pas l'affaire d'un instant. L'honorable député de Muskoka (M. McGibbon), demandait tout à l'heure: A quoi sert-il de tant discuter au sujet de quelques millions? Monsieur le président, les représentants du peuple ont le droit de savoir comment cet argent est dépensé. Nous sommes ici en présence d'une compagnie organisée sous forme de société à responsabilité limitée; on ne sait pas quand elle a été organisée; on dit que le Roi en est le président et on dit que le Gouvernement en contrôle les actions. Je demande au ministre de la Marine, qui lui possède toutes les informations, de nous dire quelle en est la situation exacte et il refuse de me répondre. Je demande à monsieur le président de prier le ministre de me donner une réponse, il me répond qu'il ne l'y peut obliger. Je pose de nouveau la question, elle reste sans réponse. Le ministre peut persister dans son refus, mais je suis certain que lorsque j'irai dans mon comté, l'été prochain, et que je dirai à mes électeurs quelle a été la conduite, ce soir, de l'honorable ministre de la Marine, leur jugement ne lui sera pas favorable, il peut en être sûr.

Tout à l'heure, au cours de mes remarques j'ai posé au ministre cette question: Combien y a-t-il de soldats de retour du front qui ont été employés dans les divers chantiers maritimes du Canada? Je n'ai pas été plus heureux, le ministre n'a pas daigné répondre.

Monsieur le président, j'ai demandé tout à l'heure combien il y avait de soldats de retour du front qui avaient été employés dans les divers chantiers de la marine canadienne. Je n'ai pas eu de réponse. C'est la quatrième fois que nous posons des

questions pertinentes au ministre, et il dit: Vous ne paraissez pas sérieux. Monsieur le président, si nous n'étions pas sérieux, nous ne verrions pas ici, ce soir, les honorables députés de Saint-Jacques (M. Rinfret), de Montcalm (M. Séguin), de Pontiac (M. Cahill), de Lunenburg (M. Duff), et notre vénéré chef ce soir, l'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. Fielding) ne serait pas présent à son siège, lui qui, malgré son âge avancé et toutes les années de travail qu'il a dépensées au service de son pays, est encore consentant à rester parmi nous à cette heure de la nuit pour prêter son concours à la loyale opposition de Sa Majesté. Nous faisons une lutte loyale; nous demandons simplement au Gouvernement, qui prétend que le but de cette politique est d'aider aux soldats de retour du front, et d'empêcher les désœuvrés de mourir de faim, de nous dire au moins combien il y a de ces gens qui ont été employés dans les chantiers. Je crois que l'assertion du ministre n'est pas exacte. Je ne dirai pas qu'elle n'est pas vraie, parce que ce serait contraire à l'étiquette parlementaire, mais nous avons vu dernièrement ce qui est arrivé dans la province de Québec.

L'année dernière, l'honorable ministre de la Marine, avec l'aide de l'honorable ministre des Finances (sir Henry Drayton), a présenté dans les dernières heures de la session, une loi pour permettre au Gouvernement de disposer par arrêté en conseil de crédits d'à peu près 20 millions de piastres. Or, il n'y avait pas quinze jours que cette loi était passée que deux des compagnies destinées à profiter d'une partie de cette somme, la Three Rivers Shipyard et la National Shipbuilding, étaient en banqueroute. Voilà les industries que le Gouvernement et le ministre favorisent.

Regardant sur les banquettes ministérielles, je m'aperçois que l'honorable ministre lui-même est sorti; peut-être est-il dégoûté de son œuvre. Il est bien temps qu'il le soit, après avoir englouti les millions des années précédentes. On me dit que je fais de l'obstruction, que je ne veux pas comprendre, que je n'ai pas de raison de faire les démarches que je fais ce soir. Monsieur le président, lorsqu'on nous demande de voter immédiatement ce montant, je ne puis faire autrement que de prendre l'attitude que j'ai prise, et je suis surpris de voir le peu de courtoisie et de loyauté du ministre qui ne nous écoute pas et qui s'en va, parce qu'il a peur qu'en parlant plus longtemps j'ouvre peut-être certains abcès de l'administration de la marine marchande qu'il administre et pour laquelle nous votons des millions.

Monsieur le président, il est une autre chose sur laquelle je dois attirer l'attention du comité et de tout le pays. J'ai demandé des informations il y a un instant au ministre quant à un arrêté en conseil et aussi quant aux diverses résolutions, actes ou autres édits malfaisants du Gouvernement se rapportant à l'administration de la marine. Je n'ai pas eu de réponse, comme je l'ai dit il y a un instant. J'ai saisi au vol quelques expressions et quelques phrases du ministre lorsqu'il faisait ses grands discours, dont il a pour ainsi dire le monopole, en expliquant, comme à un petit bureau de direction ou à un petit conseil municipal bien pauvre, et l'administration de sa grande compagnie. Il a dit: Je n'ai pas ces informations parce que ce n'est ni moi ni le département de la Marine, c'est une compagnie qui voit à l'administration de la marine marchande; c'est elle qui dirige, sur elle je dois me fier, et je lui demande simplement de me donner les résultats et de me remettre l'argent.

Monsieur le président, c'est contre cela que je veux protester présentement. Le Gouvernement, par son ministre responsable au peuple, exige qu'on lui vote de l'argent.

On lui a voté de l'argent qu'il a dépensé de cette manière-là, et il vient maintenant nous demander de voter un item de huit millions de dollars. Quant à moi je refuse de le voter pour la raison que l'administration et la dépense de cette somme va être faite non pas par le ministre lui-même mais par la compagnie dite "Canadian Merchant Marine", sous le contrôle de la Canadian Northern Railway Company, dont on ne sera pas capables de surveiller les agissements et dont on ne pourra pas contrôler les dépenses extravagantes. S'il prend envie à ceux qui dirigent cette compagnie d'envoyer les navires dans n'importe quelle mer du monde où il n'y a aucun trafic, nous ne pouvons pas le contrôler et l'honorable ministre viendra l'année prochaine nous dire: "Avec les huit millions j'ai fini quelques bateaux, on m'a fait rapport et cette année j'ai moins de revenus que l'année dernière".

Si nous étions certains que c'est le dernier montant que nous soyons appelés à voter pour la marine marchande, et si on voulait nous donner les renseignements que nous demandons maintenant, peut-être

pourrions-nous reconsidérer la décision que nous prenons ce soir de nous opposer à cet item, mais dans les circonstances présentes nous ne pouvons pas changer notre attitude à ce sujet. On m'accusera peut-être d'en avoir trop dit mais lorsqu'il s'agit d'une dépense aussi considérable on ne peut jamais en dire assez. Etant donnée la façon de procéder du Gouvernement qui nous refuse les informations que nous demandons, notre attitude est parfaitement justifiée. J'espère donc que mes honorables amis vont m'aider dans cette lutte. J'ai peut-être retenu l'attention de cette Chambre trop longtemps, mais je crois que je me le devais à moi-même, ainsi qu'à ceux que je représente; je reprends mon siège, quitte à revenir à la charge plus tard sur d'autres item qui nous seront soumis, et j'espère que mes honorables amis continueront le débat que j'ai commencé.

M. CAHILL: Le contrat signé avec la compagnie de Collingwood renferme-t-il une clause relative aux salaires courants?

M. CLARK (Red-Deer): Le ministre de la Marine est-il passé au Sénat?

L'hon. M. CALDER: Le ministre de la Marine est resté ici très longtemps. Il est sorti pour quelques minutes et sera bientôt de retour. Je crois savoir que le taux des salaires a été fixé dans le marché même.

M. CAHILL: Le ministre a-t-il une copie du contrat. On rapporte que des désordres ont eu lieu là-bas.

L'hon. M. CALDER: Il n'y a pas ici de copie du contrat.

M. CAHILL: Y en a-t-il une au ministère?

L'hon. M. CALDER: Certainement.

M. RINFRET: Le ministre de la Marine nous reprochait il y a un instant de manquer de gravité, mais je pense que sa gravité l'a emporté trop loin. J'espère qu'il reviendra ici répondre à nos questions.

L'hon. M. CALDER: Il sera bientôt de retour.

M. CAHILL: Il a beaucoup été question du contrat relatif à l'engagement des ouvriers, à Toronto. Le ministre nous apprend qu'il n'a pas un tel contrat; cependant, après de grands efforts de la part des députés de l'opposition, nous avons pu découvrir qu'il existe une manière de marché sur le pied d'une commission de 15 p. 100 à prélever sur quatre cent soixante mille et quelques dollars. Il semblerait que le Gouvernement manque de sincérité dans ses protestations aux ouvriers, ou que, du moins, il est moins sincère que dans sa tentative de procurer des sommes rondelettes à des entrepreneurs qui sont ses amis, je le suppose.

Quant aux fonds que le ministre a l'intention d'obtenir ce soir, la déclaration qu'on nous a faite est, pour le moins dire la plus absurde que le Parlement ait jamais entendue. Le Gouvernement vient nous proposer d'ouvrir un crédit de 8,300,000 dollars pour compléter son programme de construction navale, et le ministre nous représente son attitude sous un faux jour; il tente d'apporter un état qui indique une perte. Il a tenté de prouver au comité qu'il a placé une somme d'argent dans un fonds de réserve qui devait contrebalancer la dépréciation de ses vaisseaux. Je ne dirai pas qu'il cherchait à tromper le comité.

M. McGIBBON (Muskoka): Vous feriez aussi bien de le dire.

M. CAHILL: Mais il nous a donné un état décevant. Il a dit qu'il avait obtenu un surplus et qu'il possédait un peu d'argent. Ainsi, ce n'est pas seulement de la mauvaise comptabilité, c'est aussi une déclaration trompeuse de dire qu'il a créé un fonds d'amortissement pour parer à la dépréciation.

Or, les armateurs soutiennent qu'il leur faut au moins 5 p. 100 pour la dépréciation ordinaire, et mon honorable ami ne s'est même pas procuré cette somme. Il n'a vraiment pas gagné assez pour solder l'intérêt; il n'a donc rien gagné des 2 p. 100 qu'il alloue pour la dépréciation qui, au dire des armateurs doit être de 5 p. 100. La population canadienne en est rendue à s'inquiéter beaucoup des gaspillages du pouvoir public. En apparence, le ministère a perdu tout contact avec le pays; il ne semble pas se rendre compte de ce que le public pense. Les gens paient autant d'impôts qu'ils peuvent en supporter. Le Gouvernement a imaginé toutes sortes de modes d'impôt et la population ne saurait endurer de plus lourds fardeaux. Pourtant, le Gouvernement demande 580 millions de dollars, cette année, et il lui faudra obtenir cette somme du public au moyen d'impôts, à moins qu'il n'emprunte, ce qui le mènerait à la banqueroute.

Le parachèvement de ces deux vaisseaux coûtera probablement 460,000 dollars, au

dire du ministre qui ne veut pas promettre que les vaisseaux, une fois complétés, rapporteront cette somme. La population n'a pas d'argent à jeter par les fenêtres pour ces folies du ministère. Le député de Muskoka a beau parler de la dépense de quelques millions ici et là; cependant, si je ne me trompe, son voisin de pupître ce soir, le représentant de Perth-Nord (M. Morphy) conseillait au Gouvernement d'aller à toute vitesse, comme aux Etats-Unis. Eh bien, en ce qui concerne la dépense, il marche à toute vitesse depuis cinq ans. Il a ouvert le registre tout grand, il a lâché le volant de direction et s'est enfoncé jusqu'au cou dans toutes sortes de dépenses.

Les deniers du peuple, ces gens-là n'en ont cure; ils se cramponnent simplement au pouvoir le plus longtemps qu'ils peuvent. Je ne sais sur quoi ils comptent et je ne crois pas qu'ils nourrissent quelque espoir; mais leur objectif est de se cramponner au pouvoir et de continuer de gaspiller l'argent. Et cependant les ministres ne se croient pas tenus de renseigner le comité. Le représentant de Muskoka prétend que nous faisons de l'obstruction; pourtant, je n'ai pas parlé aussi longtemps que lui ce soir. J'ai voulu obtenir des renseignements et chaque fois que j'ai cherché à prendre la parole, il s'est trouvé quelqu'un pour me couper l'herbe sous le pied et raisonner comme il fait lui-même. C'est ainsi que je n'ai encore pu faire part de mes vues sur la question de la marine marchande.

Le Gouvernement, j'en suis sûr, reconnaîtra que son programme de construction maritime était erroné et qu'il a eu tort d'en poursuivre la réalisation l'année dernière. S'il avait suivi le conseil de l'opposition et vendu les bâtiments, il serait aujourd'hui en meilleure posture. Il ne sied pas à un gouvernement d'acquérir des navires et de faire la chasse aux cargaisons dans le monde entier; cela relève de l'initiative privée, et le Gouvernement finira par s'en rendre compte. Le ministre a égaré le comité en voulant le bien que ses navires font au commerce d'importation et d'exportation du Canada. En 1914, a-t-il dit, nous importions des Antilles pour 9 millions de marchandises, et pour 19 milions en 1920. Je pourrais rappeler qu'en 1914 nous avons importé de France pour $3,600,000 d'articles divers et qu'en 1920 ces importations se sont chiffrées à environ 61 millions—c'est-à-dire qu'elles étaient devenues près de vingt fois plus considérables; or, je ne crois pas que les vaisseaux de notre marine marchande aient transporté pour un seul dollar de ces marchandises. Le volume de notre commerce avec la Grèce s'est aussi accru de 1,600 p. 100, mais la marine marchande du Canada n'y est pour rien.

Il en est de même pour l'Italie. Il s'agit ici de notre commerce d'exportation, il va sans dire, et les ministériels ne manqueront pas de soutenir que le Gouvernement n'était pas tenu de fournir des navires pour transporter ces marchandises à l'étranger, vu que l'Etat les avait payées—qu'il avait fait des avances de fonds aux manufacturiers canadiens pour leur permettre de fournir les marchandises à l'Italie, à la Grèce et à la Roumanie. Ayant fourni les marchandises, il n'est pas tenu de procurer les navires. Mais nous avons vu s'accroître notre commerce avec d'autres pays où nos navires ne se rendent pas. La proportion indiquée à la rubrique: "autres pays étrangers" accuse une augmentation de 700 p. 100; elle est plus forte que celle que le ministre a pu mentionner en vantant ce que la marine marchande accomplit pour notre commerce d'exportation et d'importation.

Le ministre se dégage de toute responsabilité à l'égard de la marine marchande de l'Etat. La gestion lui en est tout à fait étrangère, et il n'en scrute point les dépenses; mais s'il se produit un déficit, c'est le peuple qui est appelé à le combler par voie d'impôts. Nous savons que c'est lui qui fournit les fonds, mais nous n'en connaissons pas davantage. Cela doit suffire aux contribuables, assujétis à d'écrasants impôts dont le fardeau pèse très lourdement sur le pays.

Mon honorable ami veut nous dire qu'il a construit des navires pour fournir de l'emploi; or, il annonce au même instant qu'il paie à quelqu'un 15 pour 100 des salaires des ouvriers. Il y a là quelque chose qui cloche; personne n'a le droit de percevoir 15 pour 100 du salaire de l'ouvrier canadien. C'est là un système vicieux qui dénote un état de choses répréhensible. Le gouvernement devrait réfléchir sérieusement à toutes ces choses, sinon le Canada finira par se trouver dans une situation fort embarrassante. De fait, le Gouvernement a déjà plongé le pays dans l'embarras et la situation devient de plus en plus grave.

Le Gouvernement, pour je ne sais quelle raison, s'est engagé dans la voie de la nationalisation. Aujourd'hui, il vient demander à la Chambre de lui ouvrir un crédit

de 9 millions de dollars et annonce en même temps qu'il n'exerce aucune surveillance sur l'emploi de cet argent. On ne peut concevoir d'attitude aussi absurde que celle-là, et les gens se demandent où cela va les conduire. Tout ce problème les fait réfléchir sérieusement. Le ministre se trompe quand il dit que nous parlons de ces choses à la légère. Et puisque les ministériels prétendent que je fais de l'obstruction, je n'hésite pas à déclarer que je voudrais m'opposer à l'adoption de ce crédit jusqu'à ce qu'on l'ait biffé. Si mes forces me le permettaient, je passerais volontiers la semaine à le combattre, sans me soucier d'être taxé d'obstructionnisme, si je pensais pouvoir ainsi faire économiser cette somme de 8 millions que, dans les circonstances présentes, le peuple ne saurait souffrir qu'on gaspille. C'est de la démence que de faire des dépenses sans but ou en l'absence d'une politique bien déterminée; c'est, pour le moins dire, plonger la population canadienne dans une situation déplorable.

Le Gouvernement n'espère pas mieux faire. Il n'a pas le courage d'envisager la situation et d'accepter ses pertes. Il refuse de reconnaître cette responsabilité devant le pays, mais continue à grever les contribuables. Le ministre des Finances se donne un mal terrible à trouver de l'argent pour faire face à ces extravagances. Nous siégeons depuis deux mois tout près, et le ministre des Finances ne voit pas l'heure où il pourra présenter son budget.

Le ministre de la Marine nous a dit, ce soir, que la marine marchande de l'Etat est administrée par les chemins de fer nationaux canadiens. Hier soir, le premier ministre nous a proposé solennellement, et comme s'il était sincère, la nomination d'un comité pour faire une enquête dans les affaires des chemins de fer nationaux canadiens, dont cette marine marchande fait partie, et cependant, ce soir encore, le ministre de la Marine nous demande de lui voter $8,300,000. Apparemment, il n'a aucun égard pour le comité nommé par le premier ministre, il y a quelques heures à peine. Le ministère n'est pas sincère ou ne prend pas le premier ministre au sévieux. Le ministre nous raconte la vieille même histoire; il nous dit ignorer les affaires de cette entreprise qui semble être une voie d'écoulement pour les économies du peuple, parce que, vraisemblament, les administrateurs irresponsables peuvent dépenser à leur guise sans restriction aucune. Cet état de choses n'existerait pas si la droite avait le courage de consulter le corps électoral.

On nous demande de voter ce crédit pour aider les ouvriers—crédit dont certains personnages prendront 15 p. 100—et afin que nous ayons un commerce d'exportation pour lequel il faut payer le manufacturier d'avance. Mais, nous ceinturons le pays d'un mur de tarif pour empêcher les importations. Cependant, d'après notre système, nous n'avons pas besoin d'échanger nos marchandises. Nous fournissons les vaisseaux, l'argent et les marchandises, et non contents de tout cela, nous subventionnons d'autres compagnies maritimes pour faire de la concurrence à notre propre marine marchande. Nous partons du principe que tant que nous fabriquerons du papier-monnaie, nous rendrons le pays prospère. Pour le Gouvernement, c'est de l'enfantillage, mais le peuple sera loin de sanctionner cette politque lorsqu'il aura l'occasion de manifester sa volonté par son suffrage. J'espère que le ministre réservera cet item jusqu'à ce qu'il le soumette au comité que son chef a nommé ce soir.

M. MAHARG: Vu l'absence du ministre, j'allais proposer le renvoi de la discussion, mais comme il vient d'entrer dans la salle, je veux bien continuer.

J'ai quelques questions à lui poser. A quelle époque de 1918 les premiers vaisseaux ont-ils été mis en service sur la route commerciale des Antilles.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le *Canadian Voyageur* a été lancé au mois de novembre 1918, et le *Canadian Pioneer* en décembre 1918. Ils ont été envoyés à Québec pour être terminés, vu que le Saint-Laurent gèle entre Montréal et Québec. De là ils sont allés à Halifax, et le *Canadian Voyageur* a été le premier à prendre la mer au mois de février.

M. MAHARG: Je veux savoir à quelle date de 1918 vos vaisseaux ont commencé à trafiquer avec les Antilles?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je pense que le *Canadian Voyageur* a pris la direction des Antilles dès son premier voyage, mais je n'en suis pas certain.

M. MAHARG: Le ministre peut-il nous donner la valeur du commerce avec les Antilles à cette époque?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les exportations ou les importations?

M. MAHARG: Les deux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pour toutes les Antilles, en 1918, $9,653,761; en 1920, $15,257,014.

M. MAHARG: Le ministre peut-il nous donner la quantité du fret durant les deux années?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le département de l'Industrie et du Commerce qui m'a fourni ces renseignements n'a pu me dire la quantité du fret.

M. MAHARG: Il nous est difficile de savoir si notre commerce augmente ou diminue si nous ignorons quel a été le fret de ces navires. Cet après-midi, on nous a donné les chiffres de 1913 et de 1920, si je ne me trompe. J'aimerais beaucoup avoir ces renseignements, vu que les comparaisons en piastres sont de nature à nous tromper à cause des fortes variations. Combien avons-nous actuellement de navires de l'Etat sur les Grands lacs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Aucun.

M. MAHARG: Combien pourrait-on en envoyer?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce serait à la compagnie de décider cela; nous avons quelques navires de 2,800 et de 3,750 tonneaux que nous pourrions exploiter sur les lacs.

M. MAHARG: Vingt-cinq navires qui pourraient être transportés aux Grands lacs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. MAHARG: Je suppose que l'on n'accorde pas de subvention sur les Grands lacs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. MAHARG: Il me semble qu'il serait très avantageux pour le Gouvernement de transférer un certain nombre de ces navires aux Grands lacs. J'ai suggéré la chose l'an dernier, et je crois me souvenir que le ministre a promis de l'étudier favorablement. Vu la rareté des navires océaniques et la baisse considérable du fret océanique, j'aimerais savoir pourquoi quelques-uns de ces navires n'ont pas été transférés aux Grands lacs.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les navires faisaient le service jusqu'à Terre-Neuve et les Indes anglaises, quelques-uns desservaient les ports européens. Je crois avoir promis à mon honorable ami, l'an dernier, d'appeler l'attention de l'administration à cette question; il me ferait plaisir de le faire de nouveau. Je ne sais pas si l'exploitation de ces navires sur les Grands lacs serait profitable ou non, je ne saurais non plus dire maintenant s'il y aurait suffisamment de fret. Mon honorable ami comprends que je ne suive pas les détails de l'exploitation navale.

M. MAHARG: Je ne saurais comprendre l'attitude du Gouvernement. Le Dominion va-t-il pourvoir soixante-dix à quatre-vingts millions, et combler les déficits qui vont continuer des années peut-être, sans avoir son mot à dire au sujet de ces dépenses? Ne pouvons-nous donc rien faire et sommes-nous absolument à la mercie de cette administration?

Lhon. M. BALLANTYNE: Non. Lorsque nous avons tout d'abord transféré les navires à la compagnie qui devait les exploiter, je leur ai dit d'user de leur discrétion et de mettre les navires au service des lignes qui payeraient le mieux, mais que nous ne voulions pas qu'ils perdent l'intérêt national de vue. Il peut y avoir d'excellentes raisons que je ne connaisse pas pour lesquelles ils n'ont pas mis ces navires en service sur les lacs. Pas plus tard que demain, ou du moins, quand je quitterai la Chambre, je téléphonerai pour m'en informer et j'en donnerai aussitôt la réponse à mon honorable ami.

M. MAHARG: Alors, mon honorable ami ne peut dire pourquoi ils n'ont pas été mis sur les lacs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. MAHARG: Le Gouvernement s'est-il informé s'il serait avantageux d'employer ces navires sur les Grands lacs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il n'est que raisonnable de supposer que la compagnie en charge de ces navires les mettrait sur les lignes les plus payantes. Elle a fait plus, elle les a mis au service des lignes où elle courait un risque. Je croirais que le fait qu'il n'y aurait aucun de nos navires sur les lacs indiquerait que le commerce n'y serait pas rémunérateur. Cependant, je ne puis rien dire de positif; je verrai demain à ce que l'on communique avec le gérant, et j'en donnerai la réponse à mon honorable ami.

M. MAHARG: La réponse du ministre m'inspire une autre question. Y a-t-il des directeurs de cette compagnie qui soient intéressés dans d'autres compagnies maritimes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne puis faire aucune déclaration positive à ce sujet non plus. Je connais depuis bien des années les directeurs de la marine marchande canadienne, et s'ils avaient des relations quelconques avec les lignes canadiennes de navigation, il me semble que je le saurais. Autant que je sache ils n'en ont pas.

M. MAHARG: Quoique les navires de la Canada Steamships soient très importants sur nos Grands lacs, ils ne sont pas seuls, il y a plusieurs petites compagnies de plus ou moins d'importance. Il me semble en effet que le Gouvernement a quelque peu négligé son devoir en faisant de si fortes dépenses, particulièrement lorsqu'elles ont été faites, ainsi qu'on le dit, avec l'intention de venir en aide à nos chemins de fer nationaux. Je crois qu'en les mettant en service sur les Grands lacs l'on aiderait beaucoup aux chemins de fer nationaux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Peut-être.

M. MAHARG: Je ne crois pas qu'il puisse y avoir de doute à ce sujet. Le Gouvernement aurait dû chercher où ces navires pourraient être plus utiles aux chemins de fer, car le plus fort argument du Gouvernement aujourd'hui en faveur de la construction des navires a été l'aide que l'on veut donner aux chemins de fer.

Le ministre sait-il qu'il y a, sur les Grands lacs, des compagnies qui réalisent des profits considérables, qui distribuent de bons dividendes sur leur capital, mais dont ce dernier, d'après les meilleurs renseignements qu'on peut obtenir, est fictif pour les quatre cinquièmes?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député comprendra que je ne connais rien des compagnies particulières opérant sur les Grands lacs.

M. MAHARG: C'est un fait de notoriété publique, car la Canada Steamships, Limited, a publié, il y a quelques jours, un rapport que les journaux ont reproduit, indiquant qu'elle avait réalisé des profits magnifiques, l'année dernière, sur les Grands lacs. Il semblerait qu'il fût sage pour le Gouvernement de se renseigner parfaitement à cet égard. On a soulevé ici même, la question de réglementation des tarifs de transport sur nos lacs, et elle a soulevé beaucoup d'opposition. Des membres du Gouvernement ont laissé entendre, non pas publiquement peut-être, mais privément, qu'il pouvait y avoir quelque moyen de réglementer le prix du transport sur les Grands lacs et je me demandais s'il ne s'agissait pas, ici, d'un des moyens qu'il avait en vue, car ce serait une excellente manière de le réglementer dans une certaine mesure. Mais, même si le ministre prenait pour réel un cas hypothétique et s'il assumait, d'après les états fournis par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) que ses navires lui ont coûté cinq fois plus qu'ils ne valent maintenant, nous avons aujourd'hui sur les Grands lacs un champ d'exploitation qui lui permettrait de tirer le plein intérêt sur le coût total de ses navires.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami ne voudrait pas faire d'affirmation outrancière. Il n'est pas de ce calibre-là, et je ne veux pas qu'il pense qu'on pourrait acheter des navires au cinquième du prix que le Gouvernement a payé.

M. MAHARG: Je ne dis pas cela, mais bien "même si vous prenez pour réel un cas hypothétique." Je ne parle pas du prix que coûterait maintenant la construction d'un navire, je ne dis pas qu'il est deux ou trois fois moindre. J'ai fait voir au ministre que si nous prenons les chiffres actuels que nous payons pour le transport ces marchandises sur les Grands lacs, il pourrait entrer en concurrence sur les Grands lacs et réaliser plein intérêt, et même davantage sur le coût total de son navire. Ce serait certainement une bonne affaire; elle vaut la peine qu'on la tente.

Avant d'aller plus loin. Je veux indiquer au ministre les taux réels de transport du blé, qui est un des principaux articles expédiés par la voie des Grands lacs et fournit la matière d'un des commerces les plus profitables des marchandises qui passent par les Grands lacs. Ce sont les chiffres réels d'une compagnie qui opère une forte partie des transports sur les lacs. J'aimerais que le comité se rappelât que l'expédition du grain par les lacs, au mois de septembre, est très faible, car, c'est à peu près vers ce temps que le grain commence à quitter les prairies. Même dans le mois de septembre 1919, le tarif de Fort-William aux ports de la baie était de trois cents; dans le même mois de 1920, il était de 4 cents ½, soit une augmentation de 50 p. 100. En octobre, le mouvement du grain devient plus actif et, en octobre 1919, le tarif de transport représentait 3 cents, tandis qu'au mois d'octobre 1920, il a varié de 5 à 5 cents ½, soit une augmentation

presque de 100 p. 100. Les mêmes états s'appliquent aux mois de novembre de 1919 et de 1920, de Fort-William aux ports de la baie de Fort-William à Montréal, en septembre 1919, le tarif était de 11 cents, en septembre 1920, de 13 cents ¾ à 14 cents; en octobre 1919, de 4 cents et, en octobre 1920, de 15 cents ½. Tous ces tarifs indiquent une augmentation énorme sur toute la ligne de 33 p. 100 à presque 100 p. 100 sur les tarifs de 1919. Ceci fait voir qu'il y a un champ d'activité des plus profitables pour presque toute la marine marchande canadienne. Comme le ministre admet qu'il ne connaissait pas ce champ d'activité avantageux, j'ai pensé lui citer ces tarifs, afin de dissiper le doute qu'il aurait pu entretenir sur la possibilité de faire un transport profitable par la voie des Grands lacs. Combien y avait-il de navires aménagés en vue du transport par les lacs.

L'hon. M. BALLANTYNE: Vingt.

M. MAHARG: Cependant aucun de ces navires n'a été employé à ce transport, ce qui est un fait des plus remarquables, vu qu'un grand nombre de ces navires ont été construits sur les ports des lacs, de Port-Arthur à Toronto.

M. CLARK (Red-Deer): Dix d'entre eux ont été immobilisés au port d'Halifax.

M. MAHARG: Au lieu de laisser ces navires naviguer sur les lacs où ils ont été construits et où il y a amplement de trafic, dont ils pourraient s'occuper avec profit, on les a dirigés vers les routes maritimes et, ainsi qu'on l'a déclaré, on les a employés à chercher par tout l'univers des marchandises à transporter. A-t-on utilisé quelqu'un de ces navires au transport de la houille?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas encore, mais quelques-uns sont présentement en réparations dans le port d'Halifax, et la compagnie a l'intention de les utiliser pour le transport de la houille, dès l'ouverture de la navigation.

M. MAHARG: Est-ce qu'on les reconstruit pour qu'ils puissent convenir au transport du charbon?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. MAHARG: Est-ce que cela n'est pas nécessaire pour qu'ils puissent servir au transport du charbon et du grain?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne le pense pas.

M. MAHARG: Je suis heureux de l'apprendre, car le ministre a là un moyen de rendre un grand service au pays en mettant immédiatement ces navires en service sur les Grands lacs.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous examinerons volontiers la chose.

M. MAHARG: Il y a environ 40,000,000 de minots de grain emmagasinés à la tête des lacs. On est en train d'en expédier; le fait est qu'à l'heure actuelle on a dû faire déjà plusieurs expéditions; mais le Gouvernement n'a pas besoin de se préoccuper, car la production de l'Ouest ne faisant qu'augmenter, il y aura toujours les produits à transporter. Les navires rendraient services non seulement en transportant le grain, mais aussi en brisant les grandes alliances commerciales dont l'Est, aussi bien que l'Ouest, a à souffrir. Il y a des gens qui pensent que le tarif de transport sur les lacs n'intéresse pas les habitants de l'Est du Canada; mais cela les touche au même degré que ceux de l'Ouest. Donc, ces navires peuvent rendre de grands services tout en y trouvant un commerce avantageux.

Si on considère les profits que font les compagnies de transport là-bas avec le capital dont elles disposent, on admettra qu'il y a matière à amélioration. Je citerai une ou deux alliances commerciales qu'il serait possible de briser dès maintenant. Il y a entre autres l'alliance des compagnies d'assurance. Il y a quelques années, un meunier à déclaré devant la commission des grains à Winnipeg qu'on pourrait avoir l'assurance des lacs à cinquante pour cent meilleur marché, si on avait des navires pour transporter les produits et qu'on ne fût pas obligé d'avoir recours aux compagnies d'assurance qui détiennent tout l'espace dans les navires qui font le service des lacs. Non seulement on effectuerait de grosses économies, mais on démolirait ce complot commercial. Il y a pour des centaines de millions de dollars de denrées qui se perdent dans les ports des lacs, simplement parce que les compagnies ne prennent que ce qu'elles veulent; elles ne sont soumises à aucun contrôle. Elles ont retenu des expéditions de grain pendant plusieurs jours, même quand le commerce des grains était sous le contrôle de la commission; elles refusaient les chargements tant qu'on ne leur payait pas le prix qu'elles demandaient. Si on pouvait briser cette alliance, cela rendrait un service immense au pays, non seulement du simple point de vue matériel, mais aussi au point de vue moral, car cela rappellerait

les compagnies à la raison. Les rapports qu'on est obligé d'avoir actuellement avec ces compagnies ne sont plus endurables.

Je ne veux pas retenir le ministre plus longtemps ce matin. Je le remercie de sa courtoisie et j'espère qu'il examinera les quelques suggestions que j'ai faites, et que l'an prochain sa réponse sera un peu différente. J'espère qu'il ne se contentera pas de nous promettre d'examiner la question, car de pareilles promesses n'aboutissent pas à grand'chose.

M. SEGUIN (texte): Monsieur le président, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat et je suis resté ici espérant que l'honorable ministre, comprenant l'extravagance de l'item que nous discutons, voyant les raisons multiples et fortes qui lui ont été données contre cet item, le retirerait et que je pourrais me dispenser de dire un mot, mais comme je vois qu'on persiste à vouloir faire voter ce montant très considérable, je ne saurais donc m'abstenir, au nom des électeurs que je représente ici, de dire que je proteste de toutes mes forces contre l'octroi de ce crédit.

Monsieur le président, quand, il n'y a pas bien longtemps encore, l'honorable ministre de l'Agriculture venait nous demander quatre millions et quelques milliers de piastres pour l'industrie principale de ce pays, lorsque ce Gouvernement n'avait jugé à propos de ne mettre dans les crédits que le montant minime de quatre millions pour l'agriculture, lorsque le ministre des Finances, malgré les instances de l'honorable ministre de l'Agriculture, lui refusait le montant suffisant, même pour le maintien des fermes expérimentales, comment se fait-il que maintenant nous voyons l'honorable ministre de la Marine nous demandant huit millions pour la construction de navires dont nous n'avons pas besoin, et cela sans pouvoir nous donner les raisons qui militent en faveur de l'octroi d'un crédit aussi élevé. Lorsque l'on demande des détails au ministre de la Marine, il nous répond: "Je ne suis pas sûr, je ne connais pas exactement le détail qui m'est demandé," je laisse cette administration entre les mains de la compagnie sans m'en rendre bien compte," ou bil il nous dit: "L'avenir n'est pas très brillant." En vérité, au sujet de la construction de notre marine marchande, ce n'est pas un aspect bien brillant. Cependant, on nous dit qu'on a cru devoir continuer cette politique pour donner de l'ouvrage aux soldats de retour du front, mais si l'on demande au ministre de donner le nombre de ces soldats qui bénéficient de l'argent dépensé par le Gouvernement, le ministre n'est pas même en état de nous dire le nombre de soldats de retour du front qui bénéficient de ces millions. On nous dit que nous sommes légers, que nous ne sommes pas sérieux lorsque nous critiquons une dépense aussi considérable en pure perte. Je crois que si un côté de la Chambre n'est pas sérieux c'est bien celui qui, à une période si critique de notre vie nationale, à un moment où nos finances sont dans un état si déplorable, nous demande de voter à la légère et sans discussion des millions et des millions. C'en est assez pour que le peuple de ce pays se révolte et que ses représentants dans cette Chambre fassent l'impossible pour faire entrer ce Gouvernement en lui-même et lui montrer tout l'odieux de sa conduite. Les honorables députés qui m'ont précédé de ce côté-ci de la Chambre ont démontré que la presse entière de ce pays, si on excepte quelques journaux cités par l'honorable ministre, a désapprouvé la construction des navires. On a cité l'article de la *Gazette*, un journal qui ne perd pourtant jamais une occasion d'aider à ce Gouvernement, et qui trouve que cette politique de construction de navires est extravagante et qu'il vaudrait mieux la cesser. Et, remarquez bien, monsieur le président, lorsque la *Gazette* a publié cet article, le lendemain, elle recevait une lettre de félicitations d'un payeur de taxes éminent de la ville de Toronto, dans une lettre qui se lit comme suit:

La marine marchande canadienne
Au directeur de la *Gazette*.

Monsieur,—J'ai pris beaucoup d'intérêt à la lecture, dans votre édition de janvier, d'un article sur la marine marchande du gouvernement canadien. Vos vues me semblent comporter plus de vérité que de poésie. Le Gouvernement était fondé à construire ces navires, dans le temps,—personne ne le niera. Mais qu'un gouvernement gère une flotte de navires en concurrence avec des particuliers, c'est une autre affaire.

Je le demande aux contribuables canadiens, est-il raisonnable, est-il conforme au sens commun, qu'un gouvernement puisse, à un point de vue financier, gérer avec succès des navires contre la concurrence de compagnies privées, surtout quand ses directeurs sont des novices vis-à-vis les leurs, ceux, par exemple, de la Cunard, de la Donaldson, de la Furness, ainsi que de centaines d'autres d'anciens établissements, tant de Grande-Bretagne que de Norvège, qui dirigent ces vapeurs à machandises par le monde entier.

Mais on dit à la population que ces vapeurs ouvrent de nouvelles voies commerciales. Mais où? voilà ce que je demande. Ce n'est certainement pas entre le Canada, la Grande-

Bretagne et le continent; ce n'est pas à des ports comme Glasgow, Liverpool, Londres, Hambourg et ainsi de suite. Ceux du Sud-Africain ne sont pas nouveaux, pas plus que ceux d'Australie ou de Nouvelle-Zélande. Seule la ligne sud-américaine, je crois, est nouvelle; mais l'administration se moque de nous avec cela, il ne faut pas 65 vapeurs pour la desservir.

Il y a à peine quelques jours, les journaux disaient que les vapeurs de l'Etat s'exploitaient à un coût moins élevé que les autres vapeurs du monde. Ceux qui ignorent tout des navires et du transport maritime peuvent tenir cette assertion pour exacte. Mais il suffit d'avoir quelque notion du métier pour savoir que c'est une prétention absurde, qui ne mérite pas d'être considérée.

Est-il raisonnable de croire que les armateurs norvégiens et anglais, avec leurs longues années d'expérience, ne peuvent pas diriger leurs affaires de transports maritimes aussi économiquement que les Canadiens, quand on tient compte surtout, que la flotte canadienne est sous la direction de personnages ayant peu ou point d'expérience.

C'est un fait indiscutable que l'Intercolonial tel que dirigé par le Gouvernement a constitué une charge pour les contribuables du pays depuis son inauguration. Que peut-on attendre des navires qui appartiennent au Gouvernement? Rien que des déficits et même de lourds déficits; et les contribuables aujourd'hui surchargés seront appelés à fournir d'autres millions tous les ans parce que le Gouvernement exploite des navires.

En dehors du Canada, les armateurs diminuent leurs pertes en immobilisant leurs navires aux quais ou dans les ports plutôt que de les exploiter et c'est en face de ces faits qu'on vient prétendre que les navires canadiens réalisent des profits.

Comment est-ce possible? C'est impossible, et le contribuable canadien est tout simplement trompé.

Monsieur le président, ceci démontre bien que dans l'opinion générale la construction extravagante de navires marchands à cette époque est absolument contraire aux intérêts du pays. Lorsque l'on compare les subsides demandés pour le département de l'Agriculture à ceux demandés pour les départements de la Marine et de la Milice, nous sommes portés à croire que réellement nos gouvernants ont perdu la tête et qu'ils veulent absolument soulever l'indignation publique, soulever la classe agricole de la manière la plus arbitraire en lui montrant qu'ils dédaignent d'aider l'agriculture d'une manière convenable. Nous devons féliciter l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) des efforts qu'il fait pour aider cette branche de l'administration gouvernementale, mais que peut-il faire lorsque le ministre des Finances lui dit: "Vous devez vous limiter à ce montant?" Je ne puis m'expliquer comment il se fait qu'on soit si parcimonieux lorsqu'il s'agit de mettre des sommes dans le budget pour aider à la classe agricole, quand on y va si largement pour les dépenses extravagantes qui ne pourront être utiles. Je me demande si les intérêts qui sont cachés sous de pareille entreprises ne sont pas tout à fait étrangers aux meilleurs intérêts de ce pays et si, sous ce couvercle de construction de navires nous ne pouvons pas découvrir l'un de ces immenses scandales qui ont toujours été l'apanage du gouvernement tory quand il réussit à accaparer le pouvoir et à s'y maintenir pendant quelque temps.

Monsieur le président, je n'entends pas retenir la Chambre plus longtemps pour cette fois-ci. J'aurai peut-être l'occasion de faire d'autres remarques, mais avant de reprendre mon siège maintenant, je dois protester de nouveau, au nom de mes électeurs, au nom du comté de l'Assomption-Montcalm, je dois protester, dis-je, avec toute la force et la vigueur dont je suis capable contre cette politique de jeter des millions par les fenêtres en pure perte pour les meilleurs intérêts de ce pays.

M. CLARK (Red-Deer): La séance a été longue et nous ne paraissons pas avoir fait beaucoup de progrès. Je ne vois pas à quoi cela servirait de continuer. Nous ne sommes pas responsables de la longueur de la séance; c'est la politique du Gouvernement qui en est la cause. Quelqu'un a dit—je ne sais pas si c'est un ministre—que les députés de l'opposition n'étaient pas sérieux. Je n'admets pas cette prétention. J'ai suivi toute la discussion, j'ai moi-même parlé pendant dix-huit minutes avant minuit, j'ai entendu tout ce qui a été dit, et si quelqu'un a manqué de sérieux, ce que je ne nie pas, ce n'est certainement pas de ce côté-ci de la Chambre. Nous ne considérons pas une dépense de huit millions et quart comme un amusement, et ce n'est pas à nous qu'on peut reprocher la présentation pour rire d'un bouquet au président du comité. De tous les discours prononcés par les députés de l'opposition, je n'en ai pas entendu un seul qui ne traitât pas sérieusement et directement d'un article quelconque du programme du ministre dans le but d'obtenir des renseignements. Depuis que le ministre a cessé de participer au débat, ce qui, à part de sa réponse courtoise au député de Maple-Creek (M. Maharg) remonte à plusieurs heures, il y a eu trois discours de la part des députés ministériels.

En ce qui regarde les discours, la droite nous en a donné trois, bien qu'elle ait con-

tribué à la discussion de diverses autres manières en ouvrant et en fermant des pupitres et le divertissement a aussi été agrémenté d'une chose que je n'avais pas encore vue à la Chambre: le réveillon. Cela, cependant, s'est fait de l'autre côté de la Chambre. De ce côté, nous sommes sérieux; les gens frivoles sont ceux qui traitent le trésor avec autant de légèreté. Les trois discours auxquels j'ai fait allusion n'ont pas amélioré la position du ministre. Mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) a fait un discours au cours duquel il a tenté un argument sérieux en disant que les sommes dépensées pour les anciens soldats étaient bien dépensées. J'ai donné les raisons économiques qui me font croire qu'on ne peut guérir le chômage en en créant davantage. En réalité, cette prétention de mon honorable ami tombe à plat, car le chômage sévit plus actuellement en Canada que depuis vingt ans. Ce qui fait que le réel but du ministre n'a pas été atteint, et il en est de même des autres arguments du discours de mon honorable ami. Néanmoins, les honorables députés de la droite ne peuvent pas entretenir l'opinion qu'on a fait cela simplement pour occuper les sans-travail parce que mon honorable ami de Muskoka a eu la vision de ces navires sillonnant les mers du globe. Si l'heure n'était pas aussi avancée, je demanderais au ministre ce qu'il a fait de tous les navires qui sont terminés à l'heure actuelle. En ce qui nous regarde, toutes les minutes de ce débat ont été précieuses. Au cours de ses dernières paroles, le ministre a déclaré au comité qu'un certain nombre de ces navires sont en réparations dans le port d'Halifax. Ce n'est pas ce que dit d'eux le *Halifax Herald.*

Je dis qu'ils se trouvent dans ce port parce qu'ils n'ont rien à faire. Dans les remarques que j'ai déjà adressées à ce sujet, j'ai fait observer que j'apprends par le *Montreal Star,* j'ai appris que ces navires faisaient le cabotage sur les côtes de Norvège ou des pays scandinaves et que quelques-uns même, cherchaient des cargaisons en Allemagne. J'aimerais bien à savoir exactement où se trouvent ces navires dans le moment. Néanmoins, ce que je veux faire observer au comité c'est que nous nous trouvons en face de deux déclarations contradictoires en ce qui touche ce qui a été accompli par ces navires et leur emploi dans le moment actuel. D'un côté on nous dit qu'ils font de bonnes affaires parce qu'ils encouragent le commerce du Canada sur toutes les mers du monde et, d'un autre côté, qu'ils ont fait beaucoup de bien puisqu'ils ont procuré du travail aux chômeurs. Comme je l'ai dit pendant le discours de l'honorable député de Brantford, si tel était leur but il est malheureux d'avoir suspendu un programme que mon honorable ami regardait comme si bon. Si le but était de donner de l'ouvrage aux sans-travail, jamais le besoin de construire des navires et d'établir des routes ne s'est fait aussi vivement sentir. Si le Gouvernement est d'avis que les fonds publics doivent être dépensés dans ce but, pourquoi ne pas organiser un autre emprunt de la Victoire et en dépenser le produit?

Pour nous de l'opposition, nous qui sommes opposés au Gouvernement quelles que soient ses croyances, nous ne sommes pas les seuls à croire à la faillite de ce projet. Les navires ont été construits à perte, ils ont été construits sans profit pour nous et à des prix beaucoup trop élevés. L'autre jour, j'ai demandé à mon honorable ami s'il pouvait répéter maintenant ce qu'il nous a dit il y a un an, c'est-à-dire qu'il pouvait vendre ces navires avec profit. Pourrait-il seulement les vendre?

M. CASGRAIN: Pas un seul.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable semble dormir et je répète ma question: pourrait-il vendre ces navires? Alors, s'il ne peut pas les vendre, je répète qu'il a un éléphant sur les bras. Voici dans quelle position sont nos navires. En ce qui regarde l'aide qu'ils doivent apporter à notre réseau de chemin de fer il faut que tous nos honorables amis de la droite, depuis le ministre jusqu'au député du dernier siège, nous prouvent que deux déficits constituent un surplus. Les chemins de fer nationaux nous ont donné un déficit de 70 millions et nous qui, dit-on, ne sommes pas sérieux, devons croire que si l'on ajoute des navires en déficit à des chemins de fer en déficit le résultat sera excellent. Ceux de nous qui vivront encore un an verront les résultats. Les navires qui sont en réparation à Halifax ne gagnent pas beaucoup et je crains même qu'ils ne gagnent pas beaucoup d'aucune façon, car ceux qui sont au courant des affaires maritimes savent combien il est difficile pour un navire de gagner quoi que ce soit en ce moment, ce que j'admets bien franchement et mon honorable ami (M. Peck) partage mon opinion apparemment.

M. PECK: Non, je vous demande pourquoi vous blâmez le Gouvernement dans ce cas?

M. CLARK (Red-Deer): Pourquoi je blâme le Gouvernement de s'être lancé dans un projet sans avantages et cela malgré mes propres avertissements?

Lorsque mon honorable ami et ses amis se sont lancés dans cette entreprise sachant, ou avertis, qu'elle serait improductive, qu'ils viennent s'en excuser avec des histoires comme celles qu'on nous a racontées au sujet de ces navires, il faut manquer complètement du sens des responsabilités pour nous demander sérieusement pourquoi le Gouvernement serait à blâmer de s'y être embarqué contre l'avis de ceux qui connaissent quelque chose en transport maritime, et malgré les avertissements de la presse du pays. Ces avertissements sont venus de beaucoup d'endroits dès le commencement, spécialement de la capitale du pays, dans le *Citizen* que chaque honorable député a pu lire, Chaque phase successives dans le développement de cette politique a été signalée et condamnée quand elle était mauvaise. C'est pourquoi je blâme le Gouvernement et je demande à mon honorable ami s'il ne pense pas qu'il y a quelques bonnes raisons de le faire?

M. LALOR: Les partisans du Gouvernement sont-ils seuls à blâmer sur ce point? Que direz-vous des honorables députés de l'opposition qui ont appuyé ce programme?

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami a une excellente occasion de régler lui-même ses comptes avec les autres membres de la Chambre.

M. LALOR: C'est à vous que je pose la question.

M. CLARK (Red-Deer): Un enfant peut déconcerter un philosophe et réellement je ne suis pas prêt à dire à mon honorable ami en ce moment sur qui repartir le blâme. Ceux-là sont à blâmer naturellement qui ont défendu la politique. Mais cela ne me concerne pas et après tout ce que l'on dit et fait, c'est le Gouvernement du jour qui est responsable de la politique du moment; et je n'ai jamais su que ce soit la tactique ordinaire d'un gouvernement quand on lui oppose des faits et des arguments solides de demander à une personne qui emploie ces arguments et qui présente ces faits de répartir le blâme entre le ministre et les autres membres de la Chambre. C'est l'affaire de mon honorable ami d'Haldimand (M. Lalor) et non la mienne. Je ne veux pas retarder la séance. J'ai pris dix minutes en plus des dix-huit —cela fait vingt-huit minutes que j'ai prises du temps de la Chambre. Je ne crois pas avoir perdu un moment. J'ai parlé, je le crois, dans les meilleurs intérêts du pays comme cela a toujours été mon seul et unique point de vue, du reste.

J'appellerai l'attention de mon honorable ami de Skeena sur le fait que lorsque j'ai d'abord parlé dans ce sens, je siégeais du côté du Gouvernement comme il y siège encore aujourd'hui. Je siégeais avec le Gouvernement et j'étais du petit nombre d'hommes—s'il veut une confession—qui étaient désappointés de voir que par des procédés de ce genre le parti d'union s'en allait en morceaux. Quand il m'est arrivé de blâmer cette politique par la suite, j'avais changé de siège parce que je ne voulais pas être responsable de cette entreprise de construction de navires. Mon honorable ami n'a donc pas raison de me demander pourquoi je blâme le Gouvernement sur ce sujet. En résumé: c'est une entreprise sans profit et malgré tout ce que j'ai entendu dire que c'est une politique populaire d'une extrémité à l'autre du pays, il ne faudra pas beaucoup de débats qui entrent dans les détails comme nous en avons eu depuis deux jours pour changer la popularité qui reste en une grande impopularité. Je ne crois pas que mon honorable ami soit aussi sûr de la popularité de cette entreprise. Je ne vois pas comment il peut en être sûr parce que si elle n'est pas populaire dans la presse du Gouvernement à Halifax et Montréal, je puis lui donner l'assurance qu'elle n'est pas populaire parmi les cultivateurs de l'Ouest. Elle n'est pas non plus populaire parmi les ouvriers de Toronto qui ont envoyé ici des députations pour réveler ce qu'il y avait au fond même de l'entreprise. Cette popularité n'a pas été évidente dans les élections partielles qui ont eu lieu en différents endroits du pays. La confiance du ministère dans sa propre popularité n'est pas évidente quand il évite autant qu'il peut les élections partielles en faisant violence à la loi jusqu'à la dernière limite. J'avertis mon honorable ami qu'il vit dans les limbes s'il s'imagine que ce projet est populaire. Le débat de cette nuit, en ce qui concerne ce côté de la Chambre, a été entièrement justifié parce que jusqu'au dernier moment, chaque fois que le ministre est intervenu, il nous a donné des renseignements qui ont jeté plus de lumière sur le projet et c'est ce que veut le pays. C'est un projet qui ne peut donner de profits, c'est un projet qui voisine avec la banqueroute et je crains que le ministre ne s'aperçoive que c'est un pauvre soutien pour une administration qui, politiquement, finira rapidement de la même manière. Maintenant, en ce qui me concerne, j'ai-

merais, si j'ai quelque influence sur mes honorables amis de ce côté, faire remarquer que ayant fait notre protestation, éclaircira la chose assez bien en tenant compte du nombre de députés présents, je doute qu'il soit sage de continuer plus longtemps.

Le ministre paraît être fatigué; il s'est déjà absenté pendant plus d'une heure et nous ne tenons nullement à le surcharger de travail. Je suis donc d'avis que nous devrions adopter le crédit de $8,300,000.

M. CASGRAIN: C'est une forte somme à avaler.

M. CLARK (Red-Deer): Cette somme est nécessaire au parachèvement de certaines entreprises, n'est-ce pas? Le parachèvement des entreprises publiques est quelque chose en somme qui nous touche tout autant que nos honorables amis de la droite. Cependant, ce fait constitue la condamnation définitive du projet à l'heure qu'il est. En effet, voici un programme de construction maritime dont le Gouvernement a entrepris l'exécution pour certaines fins, dont aucune pour ainsi dire ne subsiste. Vous avez un certain nombre de navires déjà construits à rien faire; or, en dépit de cela, le ministre demande au Parlement de voter une somme de $8,300,000, afin d'en construire d'autres. Pourquoi faire? Afin de transporter des cargaisons de produits que les navires déjà en service ne peuvent obtenir à l'heure qu'il est. Si mon honorable ami trouvait à vendre ces navires, je serais disposé à excuser les lourdes pertes que le pays subirait, car il s'écoulera bien des années avant que nous retirions quelques bénéfices de l'exploitation de cette marine marchande, surtout si le Gouvernement refuse de modifier le tarif douanier actuellement en vigueur.

M. MAHARG: L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a fait allusion ce soir au fait que le représentant de Red-Deer (M. Clark) doute de la sagesse du projet de créer une marine marchande; or, mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) doit être dans les mêmes dispositions d'esprit, puisqu'il a parlé du projet dans les termes que nous savons. Il a affirmé que le programme était excellent en soit; cependant, il doute que le temps ait été bien choisi pour le mettre à exécution.

M. CLARK (Red-Deer): Il était trop tard.

M. MAHARG: A quoi sert-il de préconiser un excellent programme, si vous attendez trop tard pour le mettre à exécution? C'est une bonne chose de semer du blé dans ma province, pourvu que vous sachiez bien à quelle époque de l'année il faut le faire. J'aurais autant raison de soutenir que je devrais semer du blé en janvier que le ministre de prétendre qu'il est à propos de faire construire des navires après avoir laissé passer l'époque favorable pour la mise à exécution d'un pareil programme. Pour moi, son raisonnement est aussi contraire au bon sens que le mien.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a prétendu que les cultivateurs eux-mêmes savent à quoi s'en tenir à l'égard de la baisse du prix. Or, je ferai observer à mon honorable ami que si les cultivateurs sont renseignés quant à la baisse des prix, ils le sont aussi sur la hausse, surtout des prix des instruments aratoires sortant de fabriques appartenant à l'honorable député. Avant mon départ pour Ottawa, j'ai eu l'occasion d'acheter certaines machines agricoles. Le gérant de la compagnie où j'ai conclu ces achats m'a assuré que les prix de tous les instruments aratoires moins un—et la compagnie vend pour ainsi dire toutes les machines connues—ont subi une hausse de 10 à 20 p. 100. Ces renseignements doivent être de nature à réjouir le cœur du représentant de Brantford (M. Cockshutt) étant donné que la Cockshutt Manufacturing Company fabrique des qualités d'instruments aratoires de différentes espèces.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est là une situation assez extraordinaire, à mon avis, que vingt et un députés ministériels ne trouvent pas un seul argument à faire valoir en réponse aux critiques de nos collègues de la gauche. Personne n'est évidemment en mesure de répondre à l'éloquent réquisitoire que mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) a prononcé contre le Gouvernement. M'est avis pourtant que mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) (M. Elkin), un membre distingué de la droite, devrait être en mesure de défendre l'attitude du Gouvernement sur ce sujet, si elle est défendable.

M. CASGRAIN: C'est un philosophe muet.

M. SINCLAIR (Guysborough): Et mon honorable ami de Colchester (M. McCurdy) n'a-t-il pas un mot à dire pour la défense du Gouvernement dont il fait partie? Si l'attitude du Gouvernement est correcte, pourquoi un ami du ministère ne tente-t-il pas de l'établir? Nous sommes disposés à peser les arguments de la droite; cependant, nous

sommes également déterminés à empêcher par tous les moyens dont nous disposons l'adoption de ce crédit de $8,000,000, parce que nous avons la ferme conviction qu'il s'agit d'une dépense extravagante et inutile à l'heure qu'il est.

Nous avons établi que ces navires ne valent guère plus à cette heure que 25 p. 100 du prix qu'ils ont coûté. Or, le quart de $8,000,000, cela fait $2,000,000, de sorte que nous jetons à l'eau une somme de $6,000,000. On nous dit que cette somme servira à donner du travail aux ouvriers qui chôment. Eh bien, j'ai dans l'idée qu'il n'existe pas de méthode plus extravagante que de construire des navires pour procurer du travail à ceux qui n'en ont pas, car le gros des dépenses qu'entraîne la construction d'un navire est attribuable à l'achat des matériaux et non à la rétribution de la main-d'œuvre. Les salaires payés aux ouvriers ne comptent guère dans les frais de construction d'un navire.

Au reste, si vous donnez de l'emploi à des ouvriers dans une partie du pays, il faudra pareillement que vous en donniez dans d'autres. Il y a dans la ville où j'habite un chantier de construction maritime, mais aucun navire n'a été commandé depuis quelque temps, quoique beaucoup de citoyens de la localité soient sans ouvrage. Pourquoi ne pas utiliser une partie de cet argent à New-Glasgow, au lieu de tout le dépenser à Toronto, à Port-Arthur et sur d'autres points situés à l'ouest d'Ottawa?

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami ignore-t-il que nous avons placé à Halifax et à New-Glasgow des commandes pour un million de dollars?

M. CHISHOLM: Huit millions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne savais pas que l'on dut dépenser à Halifax la somme de huit millions.

L'hon. M. BALLANTYNE: Une bonne partie de cette somme.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien de navires se construit-il à Halifax en exécution de ce programme?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y en a encore deux.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami prétend-il dire qu'il va dépenser 4 millions pour un vaisseau?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non pas.

M. SINCLAIR (Guysborough): S'il le fait, les choses sont bien pires que nous l'avions pensé. Mon honorable ami doit se méprendre en disant que cette somme va être dépensée à Halifax.

L'hon. M. BALLANTYNE: Une partie.

M. SINCLAIR (Guysborough): Bien. Si mon honorable ami désire procurer de l'ouvrage aux démobilisés, comment se fait-il qu'il donne des commandes à exécuter dans des endroits comme Toronto ou Halifax et qu'il n'assure pas de l'ouvrage dans d'autres? Mon honorable ami disait l'autre jour avoir en construction seize navires et, comme il ne s'en construit que deux à Halifax, il faut que l'on en fasse construire quatorze quelque part ailleurs.

Il ne nous a pas parlé de ceux-ci. Il nous a dit en outre que ces seize navires auraient une capacité totale de 114,470 tonnes, et qu'ils allaient coûter en moyenne $192 par tonneau. Cela veut dire que mon honorable ami demande 8 millions pour exécuter une commande entraînant la dépense de $21,978,000.

Mon honorable ami ne nous a pas donné l'explication de cet écart, et il m'a tout l'air de vouloir revenir demander une forte somme pour l'achèvement de son programme. Il ne nous a pas dit non plus combien il a été fait d'ouvrage sur les navires qui sont aujourd'hui en construction. Il a dit ce matin que ceux des navires qui sont à Halifax étaient là pour des réparations. C'est un renseignement bien propre à nous édifier. Le journal qui à Halifax défend le cabinet depuis sa formation vient de critiquer en termes sévères son programme de constructions maritimes. De sa fenêtre, le rédacteur peut voir dans le port dix ou douze navires qui sont à l'ancre.

M. DUFF: Quinze samedi.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quinze samedi affirme l'honorable membre, et tel est le spectacle que contemple le rédacteur du *Herald* d'Halifax. C'est dans ces circonstances qu'il informe le pays de l'état des choses. Pour que le ministre vienne nous dire de ces vaisseaux qu'ils subissent des réparations il est à croire que l'on a commis quelque méprise en les construisant, puisque ce sont des navires comparativement neufs. S'il y en a quinze à réparer dans le port, il y faudra du temps, puisque l'on ne peut faire entrer dans la cale qu'un seul navire à la fois. Voilà comment nous parvenons à obtenir un aperçu de cette affaire. Ce sont là des circonstances que nous avons toujours ignorées.

A la page 9 du 53e rapport annuel du ministère de la Marine, je trouve ce qui suit:

Ce qui suit est une comparaison approximative des salaires et la pension payés chaque mois à ceux que l'on emploie à la construction de navires marchands en Angleterre, en Amérique, en Canada et au Japon, pour des bâtiments de même tonnage et de mêmes dimensions: en Angleterre, $3,645.09; aux Etats-Unis, $6,711.10; en Canada, $2,303.50; au Japon, $1,124.50.

Le traitement du capitaine d'une navire canadien a été de $250 par mois, celui du capitaine d'un navire japonais, $100. Les matelots de première classe d'un navire canadien ont touchés $16.20 par mois; ceux d'un navire japonais, $9.

L'honorable ministre qui dépense des millions pour procurer de l'emploi à nos soldats démobilisés dans certaines régions du Canada paye à ses marins $16.20 par mois; à peu près 50 cents par jour. Le rapport touchant le classement des fonctions publiques porte à 55, à 60 et à 65 dollars la rétribution des services d'un matelot de première classe sur les Grand lacs et dans les eaux côtières, avec $25 en sus pour frais de subsistance. Quand il s'agit cependant des eaux de l'Atlantique, comme aussi, je suppose, de celles du Pacifique, mon honorable ami espère que ses matelots vont travailler moyennant $16.20 par mois, alors que le capitaine touche $250, autant que quinze matelots. Ces navires devraient faire de l'argent s'il paye ses matelots sur ce pied-là.

Mon honorable ami dit que les dépenses imputables sur le capital et que les effets de la dépréciation sont garantis par un fonds d'amortissement dont l'alimentation actuelle lui donne espoir d'acquitter la dette en vingt-cinq ans. Cependant, il ne semble pas avoir songé à ce qu'il faudra pour tenir les navires à flot vingt-cinq années durant et y faire les réparations nécessaires. Il dit que c'est pour des fins de réparation qu'une quinzaine de ces navires se trouvent maintenant à Halifax. Or, les réparations coûtent fort cher, les machines s'usent très vite et il faudra les renouveler. Il faudra, en tous cas, renouveler les chaudières tous les dix ans, quelque soin qu'on en prenne. Il est étrange que l'honorable ministre n'ait pas songé à ces questions ni aux dépenses qui s'y rattachent. Que va-t-il faire? Va-t-il prendre l'argent sur le fonds d'amortissement? Mais, alors, il le réduirait de beaucoup. S'il pouvait se dispenser de réparations durant vingt-cinq ans, sa théorie serait peut-être acceptable. On estime à vingt ans la durée ordinaire d'un navire; mais il faut que les nôtres puissent durer vingt-cinq ans pour justifier les calculs du ministre. Que va-t-il faire pour leur garantir cette durée? Il n'a encore rien prévu à cette fin importante. Je l'ai déjà dit et je le répète, les tarifs de transport ont subi une grande réduction depuis quelques mois. Durant la première moitié de l'année 1920, ils étaient élevés et les armateurs ont fait beaucoup d'argent. La baisse est survenue à la fin d'août ou au commencement de septembre. Quiconque est au fait de la navigation sait fort bien que les armateurs ont généralement, des marchandises à transporter, pour deux ou trois mois d'avance, en vertu de marchés déjà conclus. Les tarifs de transport restèrent donc élevés durant la plus grande partie de l'année 1920. Mais soudain la situation changea de manière à faire baisser les prix de moitié. Qu'on lise, à la bibliothèque, le *Journal of Commerce*, de New-York, ou le *New York Herald*, on y trouvera un exposé de cette énorme différence.

Si l'honorable ministre a perdu $4,000,000, combien va-t-il perdre cette année? Nous traitons ce sujet en toute sincérité; nous sentons que nous représentons le peuple; qu'il s'agit ici d'une dépense non seulement de $8,000,000, mais peut-être de $10,000,000 ou de $12,000,000 de plus, pour l'année courante, par rapport à ces navires. Nous ne pouvons faire cette dépense, le peuple est déjà assez surchargé, le député de Brantford (M. Cockshutt) l'a même comparé à un Titan fatigué. Nous aurions vraiment tort de laisser le Gouvernement dépenser $20,000,000 de plus, si nous pouvons l'en empêcher. Voilà pourquoi nous luttons avec tant de sincérité et d'acharnement. Nous voulons que le ministre remette cette dépense à plus tard s'il doit en coûter plus pour achever la construction de ces bateaux que pour l'abandonner. A quoi bon achever de construire des navires en voie de construction si, une fois construite ils ne valent pas plus du quart de ce qu'ils auront coûté? Voilà ce que nous ne pensons et ce que le ministre devrait lui-même en penser. En pareilles circonstances, quand la construction d'un navire n'a encore coûté que quelques milliers de dollars, à quoi bon sacrifier un million pour la parachever? J'ai ici devant moi, nombre d'hommes d'affaires. Veulent-ils gaspiller cette année, $8,000,000 ou peut-être $20,000,000? Je suis sûr que non. Par conséquent, qu'ils s'efforcent de convaincre le ministre et de le détourner de son projet; ils le peuvent, car car ils appartiennent au parti ministériel. En vain les membres de l'opposition songeraient-ils à en faire autant. Aux députés ministériels, donc, de l'influencer, de lui faire comprendre, comme nous le compre-

nons nous-mêmes, qu'il s'agit d'une bévue ruineuse que le Gouvernement de ce pays ne devrait pas commettre.

M. PECK: Au cas où quelqu'un croirait que personne du côté ministériel ne portera la parole, je voudrais faire quelques commentaires. Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) a paru outré d'une question que je lui faisais en toute amitié. Il a tellement le don de la parole, nous avons tant de respect pour lui et nous l'écoutons avec un si vif intérêt que je regrette que ma question ait été prise en mauvaise part.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne l'ai point prise en mauvaise part.

M. PECK: L'honorable député ne saurait être de meilleure humeur que moi. Ayant compris qu'il déplorait la baisse des tarifs de transport dans le monde entier, je lui ai simplement demandé pourquoi on blâmerait le ministère à cause de cette baisse et pourquoi on ne tiendrait pas compte de celle-ci dans la diminution des profits. Nous avons bien fait de continuer ce débat, car les députés de la gauche, j'en suis sûr, sont entièrement de bonne foi; je ne pense pas que leur dessein soit de mettre des bâtons dans les roues. En contemplant devant nous ces hommes à la mine franche, nous pouvons voir qu'ils n'ont pas l'intention de créer de vains obstacles. Il vaut donc beaucoup mieux que trente à quarante d'entre nous sacrifient leur temps jusqu'à cette heure matinale ou, s'il vous en prend fantaisie, durant toute la matinée afin que cet article du budget soit adopté. Cela prouve qu'il n'y a pas que la droite qui soit de bonne foi et que les membres de l'opposition le sont aussi, et que nous voulons que l'article soit voté. A quoi bon de faire traîner ce débat plusieurs jours? Adoptons ce crédit, et je suis sûr que nous le ferons si nous persistons.

Je ne poursuivrai pas le débat pour justifier la politique du ministère, car cela est inutile. Il est très aisé de démolir, mais il est fort difficile de reconstruire. J'ai la certitude que la politique du ministre prévaudra et je suis prêt à la défendre. Je n'ai cure des railleries des députés de la gauche. Je suis en tous points aussi bon libre-échangiste que le représentant de Red-Deer et si je représentais une petite circonscription fidèle là-bas dans l'Alberta, je parlerais peut-être beaucoup du libre-échange, à l'exclusion de tous autres sujets; mais je suis en politique pratique. Je préconiserai le libre-échange là où nous pouvons l'obtenir; cependant, je mets le député de Red-Deer au défi de déclarer qu'il peut l'obtenir de l'opposition officielle en cette enceinte. Prenons le chef de l'opposition (Mackenzie King), ou le député de Shelburne-et-Queen (M. Fielding), ou le député de Québec-Est (M. Lapointe), ou le député de Beauce (M. Béland)—tous ceux-là ont prononcé dans ces murs des discours en faveur d'une protection élevée. C'est en vain que je cherche des libre-échangistes parmi la gauche.

M. CASGRAIN: Nous sommes ici.

M. PECK: Je sais que vous êtes là, mais il n'y a pas de libre-échangistes.

M. SINCLAIR (Guysborough): En voici un.

M. PECK: Si un député peut m'indiquer où nous pourrions trouver le libre-échange véritable ou un programme qui nous conduira au libre-échange, je me rallierais à lui; mais, en attendant, il faut me l'indiquer. J'écoute toujours le représentant de Red-Deer avec le plus grand respect et je le somme de dire si les discours de l'opposition officielle lui plaisent plus qu'à moi.

M. CLARK (Red-Deer): Nous sommes tous d'accord sur ce point.

M. PECK: Dans l'intervalle, occupons-nous de ce crédit. Nous sommes tous de bonne humeur et nous voulons l'adopter. Je sais que l'opposition désire qu'il soit adopté et que la séance soit levée.

M. CLARK (Red-Deer): Je tiens simplement à dire que, si quelque chose que j'ai fait en ce pays m'a valu une dose de respect de la part du député de Skeena, c'est ma plus belle récompense et une bien meilleure récompense que celle qu'on aurait pu me décerner sous toute autre forme. Loin de lui porter rancune, je lui ai répondu avec le plus grand empressement. Il a pu y voir de la mauvaise humeur, mais il n'y en avait pas, je désirais beaucoup graver dans sa pensée ma manière de voir. Ce n'était que de l'ardeur, et non de la mauvaise humeur. Comment aurais-je pu être grincheux à l'égard du sympathique représentant de Skeena? Mais, laissons ce sujet de côté.

Mon honorable ami m'a donné la main sur un certain terrain. Je disais tantôt que je ne voyais pas une grande utilité à poursuivre cette discussion; mais, j'ai changé d'idée depuis, à cause du discours très pratique et très sensé de mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair). Plus nous pénétrons dans cette affaire, plus elle sent mauvais.

Il me semble que le ministre rend sa cause encore plus mauvaise chaque fois

qu'il prend la parole. J'espère que le Gouvernement répondra au dernier discours de mon honorable ami de Guysborough. Celui-ci a établi un calcul—il est quelque peu au fait des choses maritimes et craint que ces huit millions de dollars ne permettent pas au ministre de terminer les travaux qu'il a entrepris—il a établi un calcul, dis-je, par quoi il a démontré au comité qu'il y a de bonnes raisons de craindre qu'il faille dépenser 21 millions de plus. C'est là une question d'ordre pratique que, même à cette heure avancée de la séance, le ministre est tenu d'examiner. Si ce crédit de 8 millions ne représente qu'une partie de la dépense à faire, et qu'il faille verser encore 21 millions, je considère que c'est une excellente raison de ne pas se hâter de voter cet article du budget.

Le représentant de Skeena (M. Peck) m'a lancé un défi. En tant qu'adepte déclaré du libre-échange, c'est un homme dont je suis fier. Il fait montre de logique en s'attachant à un programme de construction maritime, et je ne doute pas qu'à force d'insister auprès du ministre il finisse par amener celui-ci à adopter une politique douanière susceptible de rendre rémunératrice l'exploitation de ses navires de commerce. Toutefois, c'est à l'imagination de mon honorable ami que je veux faire appel —bien que ce ne soit pas la plus heureuse de ses facultés. C'est un homme que j'aimerais à avoir pour compagnon si je m'en allais chasser le tigre. Je l'invite donc à se transporter par la pensée à Halifax et à supposer qu'au moyen de quelque invention moderne un habitant de Mars s'est aussi rendu au port d'Halifax pour voir ce qui s'y passe. Cet étrange visiteur aurait naturellement certaines questions à faire à mon honorable ami de Skeena (M. Peck), car, le sachant dans les secrets du ministre de la Marine, il aurait lieu de le supposer au fait de ce qui se rapporte au programme de constructions maritimes. "Eh bien!" dirait le martien à mon honorable collègue, "que font là ces quinze bâtiments?"—"Mais," répondrait mon honorable ami, "on les remet à neuf."—"Ne trouve-t-on pas à les occuper sur les mers?"—"Pas en ce moment, les cargaisons s'obtiennent très difficilement." Nos deux personnages se transporteraient ensuite dans les différentes parties du port et verraient deux nouveaux bâtiments en construction. L'intelligent martien observerait tout naturellement: "Je ne conçois pas que vous construisiez deux autres navires quand les ressources financières du pays sont à peu près épuisées et que vous ne trouvez pas de cargaisons pour les quinze vaisseaux qui sont ici."

Qu'est-ce que mon honorable ami de Skeena (M. Peck) trouverait à répondre si la question lui était ainsi posée? Ne voit-il pas que le représentant de Guysborough (M. J. H. Sinclair) fait montre de sens pratique lorsqu'il dit qu'il faut mettre fin à cette perte d'argent s'il existe quelque raison de supposer qu'il faudra dépenser 21 millions de plus?

Mais le vote prématuré du présent crédit peut s'envisager d'un autre point de vue. Qu'est-ce que le martien dirait au député de Skeena (M. Peck) lorsque celui-ci lui expliquerait que le pays consacre des millions à la construction de nouveaux navires, quand il en a des douzaines auxquels il a beaucoup de peine, en ce moment, à trouver des cargaisons? Il lui dirait: "Je veux prendre le prochaine aéroplane pour retourner sur Mars." A ce point de vue, je suis content. Mon honorable ami ne m'a pas persuadé que ce serait agir sagement que laisser adopter ce crédit; mais quand la majorité cesse de se laisser guider par la raison, elle impose sa volonté. Voilà pourquoi je souhaite comme l'honorable député que le présent article du budget soit adopté dans le plus bref délai. D'ailleurs, il est à peu près temps d'aller déjeuner.

M. d'ANJOU (texte): Je croirais manquer à mon devoir, si je ne joignais ma voix à celle des éloquents députés qui ont pris la parole avant moi, pour m'opposer de la façon la plus énergique à l'adoption de l'item d'au-delà de huit millions de dollars demandé par l'honorable ministre de la Marine. A part ce dernier, deux députés de la droite ont pris la parole au cours de la présente discussion. Le premier nous a dit que ce débat était absolument ridicule, étant donné qu'il ne s'agissait que d'une somme de quelques millions. Au cours de la guerre, ces messieurs ont tant entendu parler de millions, et ils sont aujourd'hui si familiers avec ces chiffres, qu'ils sont toujours prêts à voter, à la demande du Gouvernement, tous les millions désirés. Et cependant, lorsqu'ils occupaient les banquettes de l'opposition, ils étaient des obstructionnistes des plus acerbes, ils critiquaient des item de $500 pendant des heures entières; mais aujourd'hui que la loyale opposition de Sa Majesté proteste avec raison contre le vote de l'item en question, ces messieurs, trouvent bon de ridiculiser la défense des droits du peuple faite par l'opposition. Il y a un proverbe qui dit: "Rira bien qui rira le

dernier", et ces messieurs, lorsqu'ils auront à se présenter devant le peuple, devront rendre un compte sévère des sommes d'argent qu'ils auront votées pour des dépenses inutiles, pour des entreprises absolument désastreuses.

On me dira, peut-être, que la discussion qui a été faite jusqu'à présent a été absolument inutile, parce que le Gouvernement, qui commande une majorité en cette Chambre, peut faire voter cette somme d'argent quand il le voudra. Mais, monsieur le président, les députés de l'opposition auront conscience d'avoir rempli fidèlement leur devoir, d'avoir représenté comme ils le méritent non seulement leurs électeurs, mais tous ceux du Canada, qui devront payer des taxes fabuleuses, afin de permettre au Gouvernement de rencontrer les dépenses énormes occasionnées par la construction de navires dans ce pays.

D'ailleurs, d'après les experts, il est prouvé que cette politique a été désastreuse et il est temps pour le Gouvernement d'arrêter ces folles dépenses, qui ne rapportent aucun profit au pays. Dans tout le pays il y a un malaise; non seulement les représentants du peuple, mais le peuple lui-même demandent au Gouvernement actuel d'économiser le plus possible. Prenez par exemple le département de l'Agriculture, pour lequel on devrait dépenser beaucoup; les crédits pour l'agriculture se chiffrent seulement à $4,502,000, et pour un seul item pour la construction de la marine marchande on vient demander 8 millions. Cependant, il me semble que les intérêts du pays seraient mieux servis si le ministre abandonnait sa politique désastreuse de construction maritime et si l'on affectait ces 8 millions au département de l'Agriculture, encourageant ainsi davantage l'élément agricole du pays. Pour ma part, depuis deux sessions, j'ai eu occasion de demander au ministre de l'Agriculture l'établissement d'au moins une ferme expérimentale dans le comté de Rimouski et, à chaque occasion, le ministre m'a dit qu'il trouvait que ma demande était raisonnable, mais qu'il ne pourrait la réaliser que lorsque les finances du pays le permettraient. Le ministre a dit tout à l'heure qu'il était prêt à passer encore toute une nuit ici, pour faire voter les huit millions nécessaires pour la construction de sa marine marchande, et cependant il refuse de donner toutes les explications nécessaires, tous les renseignements que les représentants du peuple dans cette Chambre ont le droit d'attendre de lui.

126½

Les orateurs qui ont pris la parole avant moi ont cité l'opinion de différents journaux sur la construction maritime dans ce pays. On a cité des journaux libéraux, des journaux sympathiques au Gouvernement, des journaux unionistes. Pour ma part, avec votre permission, je lirai un extrait d'un journal qui y supporte plutôt l'élément agraire dans cette Chambre et dans le pays, le *Citizen* d'Ottawa:

Trop de navires.

Alors que notre Gouvernement se fait gloire de poursuivre vigoureusement l'exécution de son immense et coûteux programme de constructions maritimes, la situation qui se développe dans le monde entier quant au tonnage est très sérieuse et intéresse beaucoup tous les pays maritimes. Cela résulte de l'excès de tonnage dont souffrent le continent européen et le contient américain. Ecrivant dans le *New York Evening Post*, M. Allan Nevins attire l'attention sur le fait que la commission de transports maritimes des Etats-Unis a, depuis septembre dernier, immobilisé sept navires d'acier et qu'elle annonce que huit autres navires, tous de fort tonnage, vont être retirés du service. On cite l'opinion d'une autorité américaine en fait de questions maritimes pour affirmer que la moitié seulement du tonnage mondial disponible est employée en ce moment et que la situation générale se traduit par une baisse universelle des valeurs maritimes des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Ici et à l'étranger, les compagnies ont eu recours à des stratagèmes pour employer leurs navires. Cinq lignes qui font le service entre Liverpool et les ports d'Orient, les lignes Cunard, Ellerman, Moss et autres—ont offert des taux de rabais aux expéditeurs qui promettront de n'employer que leurs navires. Les agents de transports maritimes à New-York et aux autres ports américains font d'énormes efforts pour obtenir des cargaisons partielles à défaut de cargaisons complètes. Il y a une quinzaine, la commission des transports maritimes a annoncé que les compagnies américaines transportant des marchandises aux quatre ports principaux de l'Allemagne, de la Hollande, de la Belgique et de la France pourraient fixer leurs propres tarifs. Ceci veut dire le commencement d'une guerre de tarif entre ces lignes et les lignes européennes.

Les causes principales de la situation actuelle sont l'excédent de tonnage et une diminution très sensible dans les expéditions. D'après les registres du Lloyd, il y avait, dans le monde entier, en juin 1914, un tonnage brut de 45 millions et demi de tonnes. En juin de cette année, ce chiffre atteint presque 54 millions. En outre, il y a aussi sept ou huit millions de tonnes encore sur les chantiers. Aux Etats-Unis, la commission maritime a vainement tenté de vendre à des particuliers quelques-uns des 1,000 navires placés sous sa direction, mais comme on sait que le monde est engagé dans une période prolongée de concurrence outrée et que les tarifs seront désastreux pour les compagnies dont l'outillage n'est pas tout à fait parfait, en même temps que le capital sera très rare, la commission n'a pu conclure aucune affaire.

Monsieur le président, après tous les témoignages qu'ont donnés les journaux les plus importants, qui représentent l'opinion publique en ce pays, d'après l'opinion d'experts en construction maritime, il me semble que le ministre de la Marine devrait ouvrir les yeux et que non seulement on ne devrait pas rapporter progrès, mais que cet item devrait être rayé des crédits de la marine marchande et ajouté aux crédits de l'Agriculture. Le Gouvernement devrait faire des économies là où l'on peut économiser. Quand il s'agit du développement de l'agriculture, quand il s'agit des industries qui peuvent par elles-mêmes contribuer au développement et à l'agrandissement du Canada, pour ma part, je n'ai aucune objection à ce que le Gouvernement fasse les dépenses qu'il juge raisonnables. Je suis convaincu, pour ma part, que les députés de l'opposition remplissent, en ce moment, fidèlement leur devoir vis-à-vis de leurs électeurs et du pays tout entier, en combattant, avec toute l'énergie possible l'item de 8 millions que le ministre de la Marine demande à cette Chambre de lui voter.

M. RINFRET: Je ne veux pas retenir la Chambre, mais je dois féliciter le représentant de Maple-Creek (M. Maharg) et le député de Red Deer (M. Clark) de l'appui qu'ils prêtent à l'opposition en s'opposant à l'adoption du présent article du budget. Nous nous opposons à la marine marchande et, à l'instar du représentant de Red Deer (M. Clark), nous nous sommes efforcés de démontrer que, même pendant la durée de la guerre, le ministre ne voyait pas d'un même œil les bâtiments en acier et les navires en bois. Mais lors même qu'il s'agirait, comme le prétend le ministre, d'une politique pour les objets de la guerre, je dis que c'est une raison de plus pour qu'il y soit mis fin. Le Gouvernement est censé avoir été appelé aux affaires pour s'occuper de notre participation à la guerre, mais il ne se rend pas compte que la guerre est terminée. Nous combattons cette politique parce qu'elle comporte la nationalisation sous une forme nouvelle.

Le Gouvernement a fait un essai désastreux de la nationalisation des voies ferrées. Aux Etats-Unis, on le sait, la nationalisation des chemins de fer n'a pas moins piteusement échoué; aussi, au lieu de tenter de nouveaux essais et de mettre sa puissance administrative à l'épreuve dans une aventure pareille, le Gouvernement devrait renoncer définitivement à la nationalisation des voies ferrées et de la marine de commerce. Ce qu'il y a de plus amusant dans le débat, c'est d'entendre le ministre de la Marine affirmer que l'exploitation de ses navires se solde par un excédent; or, ses données accusent une comptabilité dont l'élasticité est vraiment stupéfiante.

On a placé environ 50 millions dans cette vaste entreprise. Le ministre dit qu'il a obtenu, ou plutôt l'administration—parce qu'il avoue ne rien connaître de cette affaire lui-même—un excédent de $780,000 au moins, soit environ 2.35 p. 100 du placement original des 50 millions. Le Gouvernement contracte des emprunts sur lesquels il paie 5½ p. 100 d'intérêt, et, en outre, il exempte ces prêts de l'impôt sur le revenu. Le ministre ne peut donc nous montrer un meilleur état que 2 p. 100 du capital. Nous savons que le coût initial des vaisseaux a beaucoup baissé depuis leur construction. Il était de $192 le tonneau et l'on prétend que l'on peut facilement maintenant construire des navires au prix de $130 le tonneau. Il est donc évident que nous avons perdu la somme énorme de $62 le tonneau sur la valeur de ces navires, ce qui représente pour les navires en commission et dans les chantiers un déficit total d'environ 20 millions. Naturellement, le ministre et ses partisans nous conseillent de ne pas nous inquiéter au sujet de ces millions; que nous avons obtenu la victoire de nos armes et qu'il nous faut trouver du travail pour nos vétérans, et que peu importe que nous dépensions un ou vingt millions puisque nous sommes en mesure de le faire.

J'abonde dans le sens de mon honorable collègue de Guysborough (M. Sinclair) qui dit que le pire moyen d'attaquer le problème de l'ancien combattant est de donner de ces coûteuses entreprises dans le seul but de procurer un peu de travail temporaire. Il y a une douzaine de manières d'aider nos démobilisés avec autant d'avantages et avec plus de profit pour le pays, et cette politique de constructions maritimes pour procurer du travail est une bien piètre justification.

On a cité, en cette enceinte des articles de la presse conservatrice, libérale et indépendante, de même que des rapports de la banque de Montréal, de la banque Royale, et de presque toutes les banques à l'exception de celle du Commerce, peut-être, toutes opposées à ce projet de constructions maritimes et à la nationalisation des chemins de fer. Les contribuables sont obligés de combler les déficits, et, bien que les ministres puissent dire que c'est simplement une affaire de quelques millions, le pays tient

à savoir où l'on se procurera cet argent. Nous n'ignorons pas que, dans quelques semaines, le ministre des Finances (sir Henry Drayton) se présentera à la Chambre en nous proposant l'adoption de certains impôts pour faire face à ces déficits. Les honorables députés qui traitent cette question à la légère et se contentent de remarquer qu'il ne s'agit, après tout, que d'une affaire de quelques millions, ou qui font d'autres observations de même nature, assument une sérieuse responsabilité. Les contribuables ont grandement souffert des impôts du ministre des Finances, l'an dernier, et cet honorable ministre est maintenant à l'œuvre pour trouver d'autres moyens de grever le peuple. Lorsque ce peuple est forcé de chercher au fond de son gousset—s'il ne lui reste pas quelques piastres pour les donner au Gouvernement, il est honteux d'entendre le ministre dire: Oh! c'est parfait; livrez-nous tous vos revenus afin que nous expérimentions la nationalisation.

Voici quelques courts paragraphes du *Journal du Commerce*, publié à New-York, en date du 26 octobre 1920:

Le coût de l'exploitation des navires modernes est de trois à cinq fois plus élevé que durant les dix ans qui ont précédé la guerre, alors que les tarifs du fret ne sont aujourd'hui que deux ou trois fois plus hauts. Les programmes de construction maritime sont écourtés et il est raisonnable de croire que les tarifs de fret ne peuvent être maintenus au-dessous du coût actuel de l'exploitation. A moins qu'il ne surgisse quelque conflit international des tarifs, conséquence de la législation protectrice mise en vigueur par le dernier congrès et que le président, avec une sagesse évidente, a refusé jusqu'à présent d'appliquer, on serait porté à croire que les tarifs de fret ne baisseront pas, et même peuvent augmenter avec la stabilité de la situation générale.

A ce sujet, il est bon que les armateurs se rappellent que, à cette époque, il y a deux ans, le tarif de transport d'un article, le coton, par exemple, de la Nouvelle-Orléans à Gênes, était d'environ $8 les 100 livres, alors qu'il est maintenant de $1.25 à $1.50, ou un cinquième de ce qu'il était il y a deux ans, et le double seulement de 1913, bien que les salaires, la houille, les frais de ports, etc., aient triplé et quadruplé durant la même période.

Je pourrais continuer, monsieur le président, mais je ne voudrais pas faire entendre une seule phrase que je ne juge utile et nécessaire à l'expédition des affaires du pays. Les Etats-Unis, malgré leur énorme commerce d'exportation, ont eu trop de vaisseaux. En Canada, cependant, nous ne cessons pas de construire des navires, même dans la situation où nous nous trouvons. Il vaudrait mieux pour notre pays d'acheter des vaisseaux aux Etats-Unis que de continuer à en construire. Mais ne faisons ni l'un ni l'autre, parce que nous n'avons pas besoin de vaisseaux. Non seulement devons-nous blâmer le ministère de cette politique, mais il nous faut mettre fin à cette construction maritime et essayez de nous défaire aussitôt que possible des navires que nous possédons dans le moment.

M. CAHILL: Le ministre veut-il dire au comité où sont construits les seize navires qu'il reste à terminer.

L'hon. M. WIGMORE: Victoria, 1; Halifax, 2; Prince-Rupert, 2; Toronto, 2; Montréal, 2; Midland, 1; Vancouver, 1; Collingwood, 1; Lévis, 1; Port-Arthur, 1; les chantiers de Coughlan, Vancouver, 2.

M. CAHILL: Quel en est le tonnage?

L'hon. M. WIGMORE: Victoria, (un) 8,300 tonneaux; Halifax, (deux), 10,500; Prince-Rupert, (deux), 8,350; Toronto, deux); 3,500; Montréal, (deux), 8,300; Midland, (un), 3,500; Vancouver, (un), 8,300; Collingwood, (un), 3,500; Lévis, (un), 8,300; Port-Arthur, (un), 3,500; Vancouver, chantier Coughlan, (deux), 8,300.

M. CAHILL: Que reste-t-il à payer sur chacun?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne puis dire ce qui reste à payer sur chacun, mais le crédit suffira certainement pour terminer les travaux et il n'en sera pas demandé d'autre. J'ai entendu l'honorable député de Guysborough dire qu'il faudrait $21,000,000 pour achever les steamers. J'espère que l'honorable député acceptera la parole du Gouvernement.

M. CAHILL: Quels sont les noms des constructeurs des navires en voie de constructions?

L'hon. M. BALLANTYNE: Halifax shipyards; la Toronto Ship building Company; la Harbour Marine Company de Victoria, la Coughlan Shipbuilding Company, Vancouver, la Wallace Shipbuilding Company de Prince-Rupert. Il reste aussi un steamer à terminer à Lévis et un à Midland.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne veux pas mettre ma parole contre celle de l'honorable ministre, mais j'ai dit que, d'après le ministre, il y avait seize navires en voie de construction, et que sur la base d'un tonnage total de 114,470, au taux indiqué par le ministre le coût reviendrait à 21,978,240 dollars. Si le ministre veut bien nous dire combien il a déboursé pour ces navires, il serait possible de contrôler ce chiffre.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai déjà donné ces chiffres lors de mon premier exposé. Sur la somme de 8 millions nécessaire pour compléter le programme, la somme de $4,665,496.10 fait partie d'un crédit de l'an dernier et est à voter de nouveau.

M. CAHILL: N'y a-t-il pas moyen pour le ministre d'annuler ces commandes et de disposer des navires inachevés?

L'hon. M. BALLANTYNE: En juillet prochain, ces navires seront finis, et il est tout à fait impossible à présent d'annuler les commandes.

M. CAHILL: D'après le vingt-huitième rapport du ministère du Commerce pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, la valeur totale des marchandises d'origine canadienne exportées dans le domaine d'activité de la marine marchande de l'Etat, est de 30 millions de dollars. On voit donc que nous avons dépensé 1 dollar 50 pour chaque dollar de marchandises que nous avons exportées; et cependant la croissance de notre commerce d'exportation était une des principales raisons données par le Gouvernement pour entreprendre la construction de navires. L'argument de mon honorable ami ne serait guère considéré comme très sérieux dans un pays où l'on serait un peu au courant des principes économiques relatifs à l'exportation et à l'importation, à la production et à la fabrication. Tenter de construire des navires dans le but de développer le commerce d'exportation, c'est assurément bâtir sur le sable. Les honorables députés de la droite trouvent à redire de ce que nos critiques ne sont pas constructives. Il n'entre pas absolument dans le rôle de l'opposition de fournir une politique au Gouvernement; quand les ministres seront à bout de politique ils n'auront qu'à se démettre.

Des partisans du Gouvernement se sont livrés à des injures envers des membres de l'opposition à cause de leur conduite pendant la guerre. Je n'ai pas à m'excuser de ma conduite pendant la guerre ni de celle de mes électeurs. Le petit village de Portage-du-Fort, dans le comté de Pontiac, qui comptait une population de 360 âmes, a fourni 27 volontaires avant le régime de la conscription, et n'a donné qu'un seul conscrit. Celui-ci n'était ni français ni irlandais, mais de la nationalité de mon honorable ami, ce qui n'est aucun reproche à cette nationalité.

M. MAHARG: Qui a la haute main sur ces navires avant le lancement?

[M. Sinclair (Guysborough).]

L'hon. M. BALLANTYNE: Le Gouvernement par l'organe du ministère de la Marine.

M. MAHARG: Je vois que cinq de ces navires sont en construction dans des ports de l'intérieur; et ces navires seront terminés en juillet. Je suggère que si le ministre a la haute-main sur la construction de ces navires, il ferait bien de la hâter autant que possible; il convient aussi que ces navires soient gardés sur les lacs, où ils seraient absolument certains de trouver de l'emploi. Si la chose ne relève pas de lui, je le prierais de suggérer à la compagnie d'employer ces navires sur les lacs.

M. CAHILL: Je tiens à lire cet article du *Herald*, d'Halifax, journal ministériel:

L'annonce faite au Parlement, que le déficit des chemins de fer acquis et exploités par l'Etat se monte à 70 millions près, est non seulement étonnante, mais vraiment alarmante. En mettant ce chiffre rond on a dit que le ministre "préparait les esprits" et que par suite il n'y aurait pas lieu d'être surpris que le déficit véritable atteignit 100 millions. Or tandis que l'attention publique est retenue sur cette perte énorme et vraiment stupéfiante, il vient d'autres endroits un cri d'alarme également. Des rumeurs veulent que les voies ferrées de l'Etat ne soient pas seules à perdre de l'argent.

Ainsi, il y a la marine marchande canadienne. Cette entreprise gigantesque doit avoir coûté au peuple une somme exorbitante. Aujourd'hui, elle coûte encore une somme exorbitante. Combien de millions n'y ont-ils pas été noyés, voilà ce qu'on ignore. Combien de millions de dollars n'y dépense-t-on pas annuellement, voilà ce qu'on ignore encore.

Nous pensons qu'il siérait que le Parlement du Canada fût chargé de cette question. Ces dépenses de millions sont-elles sages? Voilà ce que le peuple veut savoir. Tous ces navires se suffisent-ils à eux-mêmes, voilà ce que le peuple veut savoir encore.

Il y a environ dix de ces beaux navires dans le port d'Halifax, à l'heure présente, ancrés dans le chenal. Certains sont là depuis assez longtemps, et il ne paraît pas y avoir d'espoir qu'ils lèvent l'ancre bientôt.

L'entretien d'un vapeur de n'importe quelle dimension coûte cher. L'entretien des dix vapeurs de la marine marchande canadienne ne saurait coûter moins de mille dollars par jour pour chacun, soit, au minimum, un total quotidien de dix mille dollars. Leur équipage est complet. Leurs officiers et leurs matelots vivent aux dépens de l'Etat, sont rétribués à même le Trésor.

Pourquoi ces vapeurs chôment-ils ainsi dans le port d'Halifax?

S'il y a ainsi dix vapeurs qui chôment dans le port d'Halifax, combien n'en chôment-ils pas dans les autres ports? Ne serait-ce pas une estimation juste de mettre la perte occasionnée par l'entretien de ces navires oisifs de l'Etat canadien, à 50,000 dollars par jour?

Pourquoi cet entretien de navires qui n'ont rien à faire?

Pourquoi s'en servir pour évincer les navires des particuliers sur des routes maritimes que l'entreprise et les capitaux privés ont pris des années à établir? Pourquoi l'Etat se mettrait-il à concurrencer ses propres ressortissants?

Il y a de placés là, des millions de dollars. Mais le coût originaire n'est qu'une bagatelle comparé à celui de l'entretien. Si le Canada n'y prend pas garde, si le Parlement n'applique pas les freins, ne divulgue pas les motifs, il y a possibilité que le pays reçoive un autre choc comparable à celui que le ministre des Chemins de fer lui a fait subir la semaine dernière.

Le contribuable canadien ferait mieux de surveiller la marine marchande canadienne.

"Si le Parlement n'applique pas les freins," y est-il dit. Eh! bien, nous sommes à les appliquer.

L'hon. M. BALLANTYNE: Des freins Westinghouse.

M. CAHILL: Non, mais des freins de l'opposition. Je conseillerais aux contribuables de surveiller le ministre de la Marine.

Il persiste dans ce projet insensé et hasardeux malgré les avis de presque tous les journaux ministériels, sauf les quelques coupures, qu'il a reçues de l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), et lui a remises après. Je ne crois pas que la moitié des députés ministériels soient sincèrement favorables à cette entreprise; mais ils doivent appuyer la proposition parce que leur majorité diminue et qu'ils ne sauraient se permettre d'aller à l'encontre du Gouvernement.

Une VOIX: Nous avons eu une majorité de 38 au dernier vote.

M. CAHILL: Le temps s'en vient vite où vous serez satisfaits d'une majorité de trois. Et si je puis aider à hâter, je suis prêt à rester ici.

L'hon. M. BALLANTYNE: La semaine prochaine.

M. CAHILL: Ce ne sera jamais trop tôt. Je suis sûr que si le ministre consultait le premier écolier venu, celui-ci lui conseillerait de ne pas gaspiller ces huit millions de l'argent du peuple sur ce projet insensé. Mieux vaudrait crier: halte-là et épargner au peuple un désastre.

M. CASGRAIN (texte): Monsieur le président, depuis que j'ai adressé la parole, il y déjà quelques instants, j'ai constaté avec beaucoup de surprise, d'émoi et d'effroi, je dirai, que le ministre de la Marine est tout seul à se débattre dans la discussion d'un des item de son budget qui le met à la merci non seulement de ce côté-ci de la Chambre, mais même de ses propres amis du Gouvernement. Je constate avec peine que ceux qui l'ont appuyé, les années passées, pour lancer sa nouvelle politique de marine marchande canadienne, le délaissent entièrement aujourd'hui. Nous avons passé toute la soirée d'hier, une partie de la nuit, — nous sommes maintenant au matin — et la seule personne, le seul député de la droite, le seul ministre qui ait dit quelques mots pour défendre et aider à faire triompher la politique du gouvernement Meighen, c'est l'honorable ministre de la Marine. Il y a trois ministres qui ont passé toute la soirée à la Chambre: le ministre des Douanes, le ministre des Travaux publics, le ministre de la Colonisation et de l'Immigration, et pas un d'eux n'a élevé la voix pour appuyer la proposition du ministre de la Marine. Et pourquoi? J'en vois la raison, monsieur le Président, dans la remarque qui a été faite hier par le premier ministre lui-même, lorsqu'il paraissait avoir quelques doutes et des craintes sur la réussite future du projet gigantesque de l'honorable ministre de la Marine. L'item de huit millions et quelques cents milliers de piastres que nous discutons depuis plusieurs heures n'est pas un item qui doive être voté à la légère; j'ai donné toutes les raisons pour lesquelles nous devrions nous y opposer fortement. Tous mes amis qui ont parlé tant avant qu'après moi m'ont appuyé. Lorsque nous considérons l'item que le Gouvernement veut faire voter aujourd'hui par cette Chambre, et qu'il veut dépenser non pas pour le département de la Marine mais pour la compagnie qui s'appelle "The Government Merchant Marine, Limited", nous sommes tout près de nous arrêter et de penser à ce que le Gouvernement fait dans d'autres sphères. Le Gouvernement doit s'occuper de la chose publique et administrer partout où son activité est nécessaire, par exemple: les quais, les travaux publics dans les diverses parties des provinces, et où il y en existe, ils doivent être maintenus en bon ordre par le Gouvernement; c'est son devoir de le faire. Il y en a qui relèvent du département de la Marine, et d'autres du département des Travaux publics.

Il y a dans mon comté certains quais qui, à venir jusqu'à aujourd'hui, étaient éclairés aux frais du département de la Marine. Ça coûtait environ mille piastres par année. Il y en avait un à Cap-à-l'Aigle, un à la Malbaie et un autre à Saint-Irénée. Or, qu'arrive-t-il aujourd'hui? J'ai reçu, il y a quelque temps, une lettre m'annonçant que c'était l'intention du département de la Marine, de l'honorable ministre lui-même et de son député ministre de supprimer l'octroi qui avait été donné jusqu'à présent pour l'éclairage de ces quais. Qu'arrivera-t-il lorsque les bateaux de la Canada Steamship Company descendront dans cette partie du comté, à la Malbaie, à

Cap-à-l'Aigle et à Saint-Irénée, le soir, la nuit, le matin, lorsqu'ils remonteront ou descendront dans le fleuve, il n'y aura pas de lumières sur les quais pour accommoder les voyageurs, les bateaux et même dans certains cas non seulement les bateaux de la Canada Steamship mais aussi les bateaux du Gouvernement. Hier soir, on nous demandait de laisser passer cet item de huit millions et quelques centaines de milliers de dollars et ce matin on insiste encore dans ce but et on nous refuse un octroi de quelques milliers de dollars pour ces quais. J'ai été voir le député-ministre, M. Johnston, je lui ai dit que c'était une politique désastreuse qui occasionnerait de grands inconvénients, de grands désavantages et même des pertes de vie. Le député-ministre qui était bien pressé cette journée-là ne s'est pas beaucoup occupé de moi "Come in some other time, I am too busy at present."

Si hier soir et ce matin, nous avons fait la lutte que nous faisons encore en ce moment, c'est parce que le Gouvernement, par ces représentants: le ministre, le député-ministre et ceux qui doivent s'occuper de la chose publique, ne font pas leur devoir. Nous avons le droit de demander au Gouvernement de s'occuper de la chose publique comme il devrait le faire. Lorsque le Gouvernement, par ses employés et ses ministres, refuse de le faire, il est juste que les membres du Parlement affirment les droits de ceux qu'ils représentent et refusent au Gouvernement de voter des crédits comme ceux qu'on nous demande de voter aujourd'hui. On ne s'occupe pas des affaires de deux, trois, quatre ou cinq mille piastres, mais on s'occupe des affaires de plusieurs millions, c'est plus facile à passer, le tour est joué et les amis du Gouvernement, ceux qui vendent de la peinture entre autres, obtiennent des contrats et font de l'argent.

Hier après-midi, j'ai présenté, devant cette Chambre, une résolution qui était du domaine du ministère de la Marine, je demandais l'établissement d'un service de bateaux entre la Malbaie, dans le comté de Charlevoix, et Tadoussac, dans le comté de Saguenay. Vous me permettrez de dire quelques mots en français à ce sujet, parce que ceci relève autant du département de la Marine que du département des Postes et autant du département du Commerce. Il y aura deux ans, bientôt, j'avais obtenu du ministre de la Marine lui-même, la permission de faire voyager le steamer *Champlain*, qui jusque-là avait fait le voyage entre la côte sud et la côte nord, entre la Malbaie et Tadoussac, faisant escale à Cap-à-l'Aigle, Saint-Fidèle, Saint-Siméon et baie Sainte-Catherine.

Durant la saison d'hiver 1919-1920, ce bateau a donné un service des plus satisfaisants. Or, le printemps dernier qu'est-il arrivé? Des amis du Gouvernement lui ont fait une offre pour l'achat de ce bateau —la St. Lawrence Gulf Shipping and Trading Company, si je ne me trompe, représentée par un nommé Charles Barnard, dont notre vénérable ami le député de Shelburne-et-Queen a fait mention hier soir. Par certaines influences occultes, je ne sais pas lesquelles, il est venu à bout d'acheter ce bateau pour une somme très minime. Je ne veux pas jeter de blâme sur le ministre de la Justice, mais ce M. Barnard est son beau-frère. Je laisse à ceux qui veulent tirer des conclusions le droit de le faire.

Depuis ce temps-là, il n'y a pas eu de service de bateaux entre ces endroits. Qu'est-il arrivé? Comme je l'ai dit hier après-midi, il n'y a qu'une petite chaloupe qui traverse de la baie Sainte-Catherine à Tadoussac avec le résultat que durant les mois de l'hiver de l'automne et du printemps, le trafic est retardé de quatre, cinq ou six jours et quelquefois plus longtemps et le courrier ne peut être transporté que tous les deux ou trois jours et souvent tous les huit jours.

L'an dernier, lorsque je critiquais les crédits du ministre de la Marine et des Pêcheries, je lui disais qu'au lieu de dépenser des sommes considérables—c'était alors une somme de vingt millions qu'il demandait—je le priais de ne pas dépenser toute cette somme que nous votions, mais d'en mettre de côté une petite partie pour les électeurs que je représente, une somme de deux ou trois cents mile piastres, ou bien d'accorder une subvention de trois, quatre ou cinq mille piastres pour permettre l'établissement d'un service de bateaux entre la Malbaie et Tadoussac. Ma demande n'obtint aucun résultat car le département de la Marine a bien autre chose à faire qu'à s'occuper des gens des comtés de Charlevoix et de Saguenay. Il s'occupe de faire de grosses affaires. Avec la compagnie Dominion Steel, ils font de grosses affaires; ils ont des procès, devant la cour de l'échiquier, avec cette compagnie; avec la Nova Scotia Steel Co. et avec la British Empire Steel Co., dont le sous-ministre de la Marine a été jusqu'à tout récemment l'un des gérants, mais il a donné sa démission pour reprendre ses fonctions de

député-ministre de la Marine, afin de pouvoir s'occuper davantage de la Canadian Government Merchant Marine que le ministre et lui-même ont enfantée. Je n'ai plus qu'une chose à ajouter; je l'ai déjà dit plusieurs fois au cours de ce débat, mais je crois qu'il vaut mieux le répéter encore, parce que tous ceux qui sont à votre droite, monsieur le président, ont la tête bien dure. Nous avons beau leur dire qu'ils usurpent le pouvoir, qu'ils n'ont pas de mandat pour maintenir cette politique de chemins de fer et pour faire accepter par le peuple la politique de la marine marchande canadienne, qu'ils préconisent aujourd'hui, mais ils ne veulent pas nous écouter. Un jour viendra qui n'est pas loin, où après leur avoir dit: "Keep off your hands from the public Treasury", les électeurs du Dominion leur diront, à leur tour, ce jour-là, ce que nous, les députés de la gauche, leur avons dit aujourd'hui: "Leave the Merchant Marine alone, because this is not a good policy for the people of this country."—"Govern—mind you own business."

M. MAHARG: Combien de navires de l'Etat les chantiers de Port-Arthur ont-ils construits et lancés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Six.

M. MAHARG: En quelles années les a-t-on lancés?

L'hon. M. BALLANTYNE: 1919 et 1920.

M. MAHARG: A quel moment?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne sais ni le mois ni le jour ni l'heure.

M. MAHARG: Je n'ergote pas sur des renseignements aussi minutieux. Je veux savoir, à un mois près, à quelle époque de l'année on a lancé ces navires.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ferai des recherches.

M. CLARK (Red-Deer): Pendant que le sous-ministre ira aux renseignements le ministre ne pense-t-il pas qu'il pourrait lever la séance du comité?

M. MACKIE (Renfrew): Pas du tout; qu'on continue.

M. CLARK (Red-Deer): Ce n'est pas mon honorable ami de Renfrew qui dirige les délibérations et ce n'est pas à lui que je m'adresse. S'il n'y a pas d'interruption entre les deux séances, le ministre jugera peut-être nécessaire de faire appliquer la règle de clôture.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami pense-t-il que c'est raisonnable après l'obstruction très évidente des députés de l'opposition depuis minuit? On a voulu de propos délibéré retarder l'administration des affaires publiques, et maintenant on vient demander, à sept heures deux minutes du matin de permettre au comité de lever la séance et de faire rapport sur l'état de la question. Je réponds: Non.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne demande rien qui ne soit pas raisonnable; je prie simplement mon honorable ami de songer à sa responsabilité comme leader de la Chambre. J'ai une certaine expérience des choses parlementaires et je ne trouve pas que l'attitude de l'opposition mérite les qualificatifs que le ministre lui a appliqués. La dernière fois que j'ai pris la parole, j'ai fait remarquer que chaque réponse du ministre amenait de nouveaux faits qui nécessitaient d'autres demandes de renseignements sur le sens exact de sa politique. Je lui ai tendu le rameau d'olivier plus d'une fois au cours de la nuit et je ne pensais pas mal faire en lui adressant cette demande.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'apprécie la courtoisie dont l'honorable député a toujours fait preuve. Je ne faisais allusion ni à lui ni à ses collègues, mais l'opposition officielle a préparé cette obstruction et l'a mise à exécution. Est-il juste maintenant de demander au Gouvernement de permettre au comité de lever la séance?

M. COPP: De quel droit le ministre prétend-il que l'opposition avait projeté l'obstruction et a mis ensuite son projet à exécution.

L'hon. M. BALLANTYNE: D'après ce qui s'est passé ce soir.

M. COPP: Le député de Red-Deer a déclaré qu'il n'y avait pas eu d'obstruction. Le fait est que les membres du parti agraire ont combattu encore plus vivement que nous ce crédit. On n'a pas préparé ni organisé l'obstruction. La demande faite par l'honorable député de Red-Deer est juste et je prie encore le ministre de réfléchir à la décision qu'il vient de prendre. Je n'ai pas à m'excuser de mon attitude. Je suis resté ici ce matin et je resterais encore plus longtemps si je savais que cela dut avoir pour effet d'empêcher cette dépense inutile. Le ministre peut être parfaitement au courant des transactions de son département, mais nous ne possédons pas ces renseignements et la seule façon dont nous pouvons nous les procurer, c'est en questionnant le ministre au moment où il présente son budget à la Chambre.

Voici qu'il nous demande, lui le gardien du trésor, en tant que son département est intéressé, de voter un crédit de 70 millions qu'il a virtuellement remis entre les mains d'une compagnie au sujet de laquelle on ne sait rien. Je répète que les conclusions de l'honorable député de Red-Deer, qui a une grande expérience comme député, sont absolument justes et je croirais manquer à mon devoir envers mes commettants, le Parlement et la nation si je ne protestais pas de toutes mes forces contre la procédure qui a été adoptée par le Gouvernement.

M. MAHARG: Le ministre est-il en état de répondre à ma question?

L'hon. M. BALLANTYNE: Voici les dates de lancement des navires prêts à prendre la mer: 17 juillet 1919, 6 août 1919, 4 octobre 1920, 29 octobre 1919, 15 octobre 1920 et 17 novembre 1919.

M. MAHARG: Ces navires, à leur départ de la tête des lacs, étaient-ils chargés entièrement ou partiellement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne sais pas si cela se rapporte à l'exploitation.

M. SINCLAIR (Guysborough): La marine marchande a-t-elle fait un rapport au ministre cette année?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas autre chose que ce que j'ai présenté à la Chambre avec mon bilan. Son rapport annuel sera publié sous peu.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je crois que nous devrions avoir l'avantage de consulter ce rapport avant qu'on nous demande de voter ce crédit. Je suis surpris de voir mon honorable ami accuser l'opposition de faire de l'obstruction. Il s'est attiré ce qui lui arrive en disant l'autre jour que nous ne nous étions pas opposés à l'adoption des crédits pour la construction de ces navires et que, par conséquent, nous avions adopté le programme du Gouvernement. Nous essayons aujourd'hui de faire connaître nos objections aussi clairement que possible. L'opposition, du reste, ne vient pas seulement de la gauche. Pas un journal du pays n'a été aussi loyal au parti actuellement au pouvoir que le *Halifax Herald* et on nous a lu ce soir des extraits de ce journal qui font voir que le *Halifax Herald* soulève toute la population de la Nouvelle-Ecosse au sujet de cette question. Le *Ottawa Journal* et la *Gazette* de Montréal voient la politique du Gouvernement avec les mêmes yeux que le *Halifax Herald*. Il vous serait impossible de nommer trois journaux plus loyaux à la cause du parti libéral-conservateur que ceux-là et, cependant, ils protestent tous contre la dépense de ces fonds.

L'hon. M. BALLANTYNE: Quand le rapport de la marine marchande arrivera, il reproduira exactement les chiffres que j'ai déjà donnés à la Chambre. Je puis dire en outre que le rapport des directeurs ne contiendra pas des renseignements aussi étendus que ceux que j'ai donnés à la Chambre.

M. DUFF: Le ministre nous a dit que le montant mis de côté au compte de dépréciation était de $667,665.46. A la même page, vous verrez qu'entre ce montant et la réserve de dépréciation qui paraît au bilan consolidé il existe un écart de $148,175.86.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est le montant de dépréciation de l'an dernier reporté au compte de cette année.

M. DUFF: Le rapport de 1919 n'a rien qui ressemble à ce montant de $148,000, je m'en suis assuré.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai dit qu'un montant de $150,000 avait été reporté de l'an dernier et porté au compte de dépréciation de cette année.

M. DUFF: Alors, il aurait dû figurer aux comptes de l'an dernier, mais on ne l'y voit pas. On ne dit rien de $148,000, mais bien de $1,056,767.38. Je conviens que le ministre est dans une fâcheuse impasse et, s'il ne possède pas les renseignements voulus, il devrait mettre fin au débat. Il a déclaré l'autre jour qu'il était prêt à donner tous les renseignements demandés et il n'y a absolument aucune raison pour forcer l'adoption de ce crédit? Nous ne tentons pas d'entraver le vote des estimés budgétaires, mais nous essayons d'avoir des informations parce que nous avons en mémoire la promesse faite par le ministre le 29 mars, alors qu'il a dit vouloir renseigner la Chambre sur toutes ces choses.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si l'honorable député veut bien lire le hansard, il verra que j'ai promis de donner tous les renseignements imaginables au sujet des contrats donnés aux constructeurs par le département de la Marine pour la construction des navires. Je suis prêt à le faire.

M. DUFF: Le ministre devrait être prêt à nous renseigner sur tous les détails intéressants le service de la Marine. Voici un item de $148,000 au sujet duquel nous aimerions bien savoir quelque chose.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le comité discute en ce moment l'état de 1921. Le seul item qui ait été pris des chiffres de 1919 est celui que je viens de citer, celui de $150,994.46. J'ai donné franchement et de bon gré tous les renseignements que je possédais.

M. DUFF: Je comprends que le ministre sent que nous le serrons de trop près.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas du tout.

M. DUFF: Le ministre n'a pas besoin de nier. Cependant, nous n'empêchons pas l'adoption de ses crédits.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est ce que vous faites.

M. DUFF: Cela n'est pas tout à fait juste. Au compte d'exploitation, je vois un item de dépréciation de $667,000 et, dans la même colonne, il y a un autre item d'environ $880,000 pour dépréciation. Le public pensera qu'il y a quelque chose d'embrouillé et on devra prouver d'où vient cette différence.

L'hon. M. BALLANTYNE: Est-ce que la certification d'une maison aussi avantageusement connue que Marwick, Mitchell et Compagnie ne vous suffit pas? Si vous ne voulez pas accepter les chiffres de la compagnie apurés par son propre apurateur et cette société d'excellente réputation, le Gouvernement ne peut rien faire de plus.

M. DUFF: Le ministre est un homme d'affaires; il a fait des affaires sur une plus vaste échelle probablement qu'aucun membre de cette Chambre et il sait jusqu'où peuvent aller les auditeurs et quelle information ils peuvent obtenir. S'il veut lire leur déclaration, il verra qu'ils ajoutent comme explication que l'information qu'ils ont obtenu est conforme aux livres de la compagnie. Ils ne peuvent peut-être pas dire quels sont les faits réels.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai vu des centaines de bilans de différentes compagnies dans mon existence. Si un auditeur vient pour vérifier vos affaires il doit obtenir ses renseignements de vous et il doit par conséquent dire que sa déclaration est basée sur des renseignements que vous lui avez donnés. Un vérificateur ne peut pas aller plus loin.

M. DUFF: C'est ce que je dis; il est impossible que Marwick soit absolument sûr que ces comptes soient exacts. Marwick ne sait pas si le passif non payé est de $22,000 ou de $222,000 et c'est une chose bien connue que ce chiffre n'est pas exact.

L'hon. M. BALLANTYNE: Comment savez-vous qu'il n'est pas exact? Mon honorable ami ne doit pas supposer que les vérificateurs peuvent se contenter d'examiner sommairement les livres de l'administration de la marine canadienne. Une société comme celle de Marwick examine attentivement toutes ces questions. Tout l'exposé devient nul si nous devons accepter les vues de mon honorable ami.

M. DUFF: Le ministre ne sait pas si c'est vraiment un profit ou non, et je crois pouvoir dire avec raison qu'aucun homme au monde au courant de la navigation ne voudrait déclarer que le Gouvernement a fait des bénéfices avec ses navires depuis le 1er janvier. Je ne crois pas qu'il y ait un steamer dans le monde qui ait fait des profits depuis le 1er janvier ou dans tous les cas depuis le 1er septembre dernier. Et pourtant afin de montrer un bon résultat, la compagnie met des paroles dans la bouche du ministre et lui fait dire qu'elle a réalisé un bénéfice de $183,000. Il n'est pas douteux que cela ne peut être exact et c'est une autre raison pour que le ministre donne des renseignements au comité. La compagnie a évalué à $513,000 les profits qu'elle s'attendait à faire sur les non acquittés en 1919 et 1920 et le ministre s'attend à ce que nous adoptions ce crédit sans information. S'il y a une chose au monde dont l'administration ne saurait prédire un profit sûr c'est la navigation et le ministre des Douanes (M. Wigmore) qui est présent doit savoir que le commerce du transport est la plus précaire au monde. Quand un navire quitte le port, bien que le propriétaire puisse savoir quelles seront ses dépenses il ne peut jamais calculer quels seront ses profits. Il ne pourra le savoir que lorsque l'équipage sera licencié. C'est une honte de placer le ministre dans une semblable position—de lui mettre dans la bouche une déclaration de ce genre, car quiconque l'examine doit reconnaître qu'elle est fautive. On ne peut pas justifier le calcul d'un profit de $350,000 pour des voyages qui n'étaient pas complètement acquittés.

Le ministre nous a dit par deux fois qu'on avait construit ces navires pour augmenter le commerce d'exportation du Canada, mais de bonne heure ce matin, reconnaissant que ses précédentes déclarations ne valaient rien, il a expliqué la présence de quinze navires dans le port d'Ha-

lifax en disant qu'ils allaient servir au commerce du charbon. Ils peuvent être employés au transport du charbon plutôt que de rester à l'ancre dans le port d'Halifax ou que de transporter à perte des marchandises dans des pays étrangers. Mais l'argument du ministre que ses navires ont été construits pour augmenter le commerce d'exportation devient nul puisqu'il dit maintenant qu'il a utiliser environ trente-trois pour cent de ses navires dans le commerce du charbon. Il y a aussi le fait curieux qu'on a construit ces navires sur les Grands lacs et qu'on les a par la suite, dirigés ailleurs, bien que le ministre en réponse à l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg) ait exprimé son désir d'en placer quelques-uns sur les lacs. Cela indique assurément une mauvaise administration quelque part.

Le ministre a fait une autre déclaration à propos du service de ces navires qui est plutôt intéressante—et c'est une question dont je n'ai pas encore parlé. A la page 1355 des débats non revisés, le ministre a dit lors de son exposé du 29 mars:

> Quant au frais d'exploitation, on trouvera la comparaison du coût des salaires payé par le gouvernement canadien avec les frais d'exploitation de navires semblables de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, du Japon, de la Norvège et de la France, dans le tableau suivant:
>
> Le coût des salaires mensuels d'un navire de la marine marchande du Canada de 8,100 tonnes de charge effective qui a 41 hommes d'équipage et deux mousses est de $3,705. Les chiffres publiés, d'après une source authentique (bulletin de Dow, Jones & Co., de New-York) indiquent ainsi qu'il suit les salaires mensuels des navires étrangers d'un même tonnage. $3,924 pour les navires anglais; $5,315 pour ceux des Etats-Unis; $3,378 pour les norvégiens et $2,869 pour ceux du Japon.

Cependant, je relève une différence notable à cet égard dans le rapport du département de la Marine. Voici le texte du rapport:

> La comparaison du coût approximatif mensuel des salaires et de la pension, entre un navire marchand à vapeur anglais, américain, canadien et japonais du même tonnage et des mêmes dimensions, est comme il suit: Coût mensuel des salaires et de la pension à bord d'un navire anglais, $3,645.09; à bord d'un navire américain, $6,711.10; à bord d'un navire canadien, $2,303.50; et à bord d'un navire japonais, $1,124.50.

Je désire donc que le ministre explique la différence qui existe entre les chiffres donnés dans ces deux rapports.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'explication est facile: les chiffres que donne le rapport du département sont vieux d'une année, tandis que les chiffres que j'ai cités dans mon exposé sont tout récents.

M. DUFF: J'ai aussi pris note que dans le rapport du département le traitement d'un capitaine à bord d'un navire de la marine de l'Etat est porté à $250 par mois, tandis qu'un capitaine de navire japonais ne touche que $100 par mois; les marins de première classe à bord d'un navire canadien touchent des gages mensuels de $16.50, tandis qu'ils reçoivent à peine $9 par mois à bord d'un navire japonais. Dois-je comprendre que l'année dernière, les marins de première classe n'ont touché que $16.50 à bord des navires canadiens?

L'hon. M. BALLANTYNE: On m'informe que les chiffres de mon honorable ami proviennent du rapport parlementaire et qu'il s'agit d'un navire enregistré en Canada mais manœuvré par un équipage japonais.

M. DUFF: Ces explications ne concordent pas avec le texte du rapport, qui dit en toutes lettres qu'un marin de première classe à bord d'un navire canadien touche des gages mensuels de $16.50.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ces chiffres ne s'appliquent pas du tout à la marine marchande de l'Etat, mais à un équipage japonais à bord d'un navire enregistré en Canada.

M. DUFF: J'aimerais à savoir les noms des gérants et administrateurs de la marine marchande de l'Etat?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le gérant est M. R.-B. Teakle, qui fut au service de la ligne Allen pendant de nombreuses années. Les membres du conseil d'administration sont: MM. Hanna, Mitchell, Colonel Cantley, E.-R. Wood, Barnhill et Reilly, de Winnipeg.

M. DUFF: M. Teakle, de Montréal, connait peut être quelque chose en fait de marine marchande, mais les autres membres du conseil d'administration sont de parfaits ignorants. Or, je suis d'avis que les administrateurs devraient être des armateurs compétents.

M. CLARK (Red-Deer): J'appellerai de nouveau l'attention du ministre sur la situation dans laquelle nous nous trouvons et encore une fois, comme il y a une heure et demie, je ferai appel à ses bons sentiments. Nous sommes arrivés à une étape ou le raisonnement n'a plus d'emprise sur nous et ou deux groupes de législateurs d'âge mûr ont eu recours—du moins depuis quelques heures—à une méthode qui repose sur la force brutale et l'endurance. Le crédit qui est soumis à notre approbation a trait à l'exécution d'un programme très impopulaire par tout le pays. Les membres de la gauche voient du même œil sur

cette question; or, je n'hésite pas à le dire, s'il était donné à mes honorables amis de la droite de manifester honnêtement leur opinion relativement à ce programme de construction maritime, un bon nombre exprimeraient des doutes sérieux sur la sagesse de l'attitude qu'a adoptée le Gouvernement. Quelqu'un l'a fait observer, trois des principaux organes ministériels, le *Herald*, de Halifax, la *Gazette* de Montréal et le *Journal* d'Ottawa, sont opposés à l'exécution de ce programme. Je signale ces faits à l'attention de mon honorable ami afin de le faire réfléchir, s'il est dans un état d'âme qui le lui permette. J'ai fait appel aux bons sentiments des ministériels, mais en vain. Mes honorables amis sont sûrs de marcher à une défaite, bien que le Gouvernement ait en mains le mécanisme nécessaire pour mettre fin à cet imbroglio tandis qu'il en est encore temps. Par l'application du règlement de clôture le ministre est en mesure de forcer le parlement à adopter le crédit en discussion, aussi longtemps que le Gouvernement sera appuyé par une majorité suffisante. Dans les circonstances, à quoi nous sert-il de persister dans notre attitude?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne comprends pas le raisonnement de mon honorable ami. Certes, il doit s'en souvenir, la Chambre a cessé de délibérer sérieusement à minuit lorsque l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a cité un long article touchant les mauvais traitements qui auraient été infligés à quelques marins à bord d'un navire de la marine marchande de l'Etat. Je l'ai prié de se dispenser de lire l'article en question, puisque nous l'avions tous lu. Eh bien, non seulement il a refusé de se rendre à ma prière, mais il a recommencé cette lecture de propos délibéré.

M. CLARK (Red-Deer): En réponse à l'invitation qui lui fut faite.

L'hon. M. BALLANTYNE: Depuis minuit, nous n'avons guère entendu autre chose que la lecture d'articles de la *Gazette*, du *Herald* de Halifax, et d'autres journaux. Je pourrais citer des articles de tous les journaux du pays approuvant la création d'une marine marchande de l'Etat, mais j'ai trop de compassion à l'égard de mes collègues pour leur infliger ce supplice.

Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) attache beaucoup trop d'importance à ce que les journaux disent de la politique du Gouvernement au sujet des constructions maritimes. S'il pense que la presse est opposée à cette politique, qu'il profite de la première occasion qu'il aura d'aller à la bibliothèque pour lire les journaux et il y verra que la plupart approuvent fort notre programme.

M. CLARK (Red-Deer): Nommez-en quelques-uns.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le temps de la Chambre est trop précieux pour que je le lui fasse perdre ainsi. Les questions que l'on discutent depuis hier l'ont été déjà et, comme leader du Gouvernement pour l'heure, je déclare franchement qu'après l'obstruction systématique faite depuis minuit à notre budget, je ne consentirai certainement pas, à neuf heures moins un quart au renvoi de la discussion.

M. MAHARG: Je désire corriger le ministre. Il dit que depuis minuit nous n'avons fait autre chose que de citer des articles de journaux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ferai une exception pour l'honorable député.

M. MAHARG: Il était minuit que je n'avais pas encore dit un mot. Je veux admettre que le ministre m'a toujours répondu avec courtoisie, et, de son côté il voudra bien admettre, je pense, que jamais je ne lui ai donné lieu de tenir un pareil propos à mon égard.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mes remarques ne se rapportaient aucunement au parti agraire, si bien représenté aujourd'hui dans cette Chambre.

M. CLARK (Red-Deer): J'aurais mauvaise grâce à ne pas reconnaître la générosité de mon honorable ami après coup. Mais ce n'est là qu'un exemple de ce que l'on peut s'attendre de sa part après une séance aussi ardue. Le ministre n'est pas fait pour le rôle qu'il joue.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ne vous alarmez pas: je me sens parfaitement à l'aise.

M. CLARK (Red-Deer): Je crois que mon honorable ami est rendu au bout, et qu'il me faut accepter avec quelque circonspection les chiffres qu'il présente, s'il ne les a pas fait contrôler par d'autres.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis parfaitement sobre.

M. COPP: Je ne désire m'engager dans aucune querelle avec mon honorable ami le ministre, non plus que solliciter de lui le renvoi du débat, mais je ne lui permettrez point, sans protester, de dire qu'une oppo-

sition systématique a été faite à son budget depuis minuit. Le ministre a retenu l'attention de la Chambre plus que ne l'a fait aucun autre membre du comité. En lisant une deuxième fois l'article de journal en question, l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) n'a fait que répondre obligeamment à une demande de quelqu'un de la droite. Le ministre déclare n'avoir point donné lecture d'articles qu'il aurait pu lire par douzaines à l'appui de son programme. Non, mais il avait devant lui des coupures de journaux qu'il a délibérément passé à quelque autre pour qu'il en fit usage et, afin d'être sûr qu'ils seraient lus, il a dû prier quelqu'un qui avait la parole de bien vouloir reprendre son siège. Je le défie de contredire cette assertion. Il n'a que faire d'élever les mains avec horreur et de verser des larmes de crocodille sur un mauvais emploi du temps de la Chambre. J'ai parlé quelques minutes seulement, mais je puis dire à l'honorable ministre que je suis prêt à rester ici jusqu'à trois heures s'il le faut ou même jusqu'à minuit pour m'assurer que l'on sauvegardera les intérêts du peuple avant le vote de ce crédit.

Quelques DEPUTES: Plus fort.

M. COPP: Je vais parler sur le ton qu'il me plaira. Nous ne tolérerons point que l'on nous accuse d'avoir obstrué le vote du budget, lorsque nous ne faisons qu'exercer notre droit de demander des renseignements que le ministre devrait nous fournir.

M. CAHILL: Je n'avais pas ouvert la bouche avant minuit et c'est avec modération que j'ai critiqué le Gouvernement. L'article de journal que j'ai lu était très court et c'était l'article d'un journal qui, quoique censurant le cabinet dans la présente circonstance, lui donne d'habitude son appui. Je suis bien aise que ce soit maintenant le ministre des Chemins de fer (M. Reid) qui ait charge du budget. On nous a dit que le Pacifique-Canadien avait des navires et l'on nous a demandé si quelqu'un serait prêt à affirmer qu'on pourrait les vendre. Les navires du Pacifique-Canadien ne sont pas, me dit-on, de la même sorte que ceux à l'occasion desquels nous dépensons de l'argent. Ce sont des navires à passagers, qui parcourent les routes établies, tandis que les nôtres sont de charge en cueillette, pour lesquels on cherche des marchandises par tout le pays. On nous a dit de plus que la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens ne pouvaient se passer de navires.

Le Pacifique a très bien réussi sans l'aide d'une flotte. Quant au Great-Northern, un des meilleurs chemins des Etats-Unis, il a osé se faire armateur, mais il a ensuite cessé de l'être parce qu'il ne gagnait rien à ce titre. Le Pacifique-Canadien est la compagnie la mieux organisée et la mieux outillée du monde pour le commerce international. Le ministre des Chemins de fer ne prétendra certes pas que la marine marchande de l'Etat soit un élément susceptible d'augmenter les recettes des chemins de fer nationaux. On a tort de croire qu'on peut leur aider en transportant des cargaisons du Sud-Africain à l'Amérique du Sud ou du Texas à Liverpool, et le Gouvernement ne doit pas chercher à éluder sa responsabilité par l'institution d'un corps irresponsable destiné à le représenter. L'attitude qu'il a prise est de nature à lui susciter beaucoup d'opposition. Il y a environ vingt-quatre heures le premier ministre instituait un comité chargé de s'enquérir de toute la question des chemins de fer et de la navigation. Quelques heures après, le ministre de la Marine venait nous demander de voter cette forte somme pour lui permettre de poursuivre la construction des navires d'après son programme que rien, dit-il, ne l'empêchera de remplir. Il a eu tort. J'espère que le ministre des Chemins de fer se montrera mieux disposé à nous renseigner. Pour moi, je suis prêt à empêcher à tout prix l'adoption de l'item dont il s'agit, et, à cette fin, je voudrais être encore plus puissant que l'opposition elle-même, si c'était possible.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député a tort de dire que les navires n'amènent pas de trafic aux chemins de fer. M. Phillips, notre agent à Londres, me disait, l'année dernière, que les navires étaient à recueillir, dans le Sud-Africain, une cargaison destinée au Canada.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quels produits importons-nous du Sud-Africain?

L'hon. M. REID: Je ne saurais le dire au juste. En tous cas qu'ils aillent en Afrique ou ailleurs, nos navires reviennent avec des cargaisons dont nos chemins de fer bénéficient.

M. MAHARG: Ces cargaisons sont-elles destinées à des ports dont nos chemins de fer ont le trafic?

L'hon. M. REID: Si elles sont destinées à des ports canadiens, nos chemins de fer en profitent dès leur débarquement.

M. MAHARG: Mais si ces navires appartiennent au Pacifique, est-ce son chemin ou le nôtre qui bénéficie des cargaisons?

L'hon. M. REID: Ils travaillent ensemble à assurer une cargaison à un navire. Si le Pacifique expédie des marchandises par un de nos navires, c'est notre réseau qui en profite. S'il en était autrement le Pacifique devrait attendre un de ses propres navires ou un navire indépendant, pour les expédier.

M. MAHARG: Si le Pacifique vous charge du soin de ses marchandises, les lui remettez-vous à un port d'où il les transportera sur son propre réseau.

L'hon. M. REID: Si notre agent peut s'assurer toute une cargaison, par exemple, à un certain endroit du Sud-Africain, notre navire la prendra. Si l'agent du Pacifique n'a recueilli qu'une cargaison partielle nous pourrons la prendre et la livrer au Pacifique à son arrivée. Nombre de ces petits navires pourraient être employés au transport du charbon entre Sydney et Montréal.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je l'ai déjà dit, le gérant de la Dominion Coal Company s'est rendu compte que ces petits navires ne pouvaient être employés avec avantage au transport du charbon et qu'il avait jugé préférable d'en employer de plus grands entre la Nouvelle-Ecosse et Montréal. Je conseillerais donc à mon honorable ami d'en faire autant, s'il ne veut pas perdre d'argent. Evidemment, ce n'est pas au transport de cette marchandise qu'il faut consacrer les petits navires.

M. RINFRET: Je n'ai pas à me justifier d'avoir figuré au nombre des honorables députés qui, à une heure moins avancée de la soirée, se sont permis de faire quelques citations. Je conçois que j'ai pu déplaire au ministre de la Marine en lisant l'article de rédaction de la *Gazette* de Montréal. J'ai cité aussi le rapport de la banque Royale.

Toute récrimination du ministre de la Marine au sujet de ces citations ne serait pas motivée par leur longueur, mais par le fait qu'elles désapprouvent clairement sa ligne de conduite. Or, j'ai remarqué que le ministre de la Marine met toujours son budget en discussion au moment où nous nous y attendons le moins. L'an dernier, sachant bien que plusieurs députés de la province de Québec désapprouvaient les crédits destinés à la marine de guerre du Canada, il a pris soin d'amener son budget sur le tapis un samedi soir, en l'absence de plusieurs représentants de la province en question. Le débat s'est forcément prolongé jusqu'à minuit et le ministre a dû soumettre ces prévisions budgétaires un autre jour. Dans cette circonstance, le ministre amène son budget un lundi, jour réservé aux députés, et à un moment où bon nombre de députés se trouvent à Montréal pour assister aux funérailles d'un ancien membre du ministère Laurier. Il est souverainement inconvenant que le ministre, vers onze heures et demie du soir et dans une circonstance semblable demandait la formation du comité pour examiner un crédit important relatif à la marine marchande. Pourtant, le ministre s'étonne que son budget soit mal accueilli et que nous protestions. S'il donnait avis de la façon usuelle que le budget de la Marine sera mis en discussion demain ou tel jour, il ne serait peut-être pas traité de cette manière.

Le présent crédit qui a trait à une dépense de huit millions de dollars, est très important. Selon moi, l'objection soulevée par le député de Guysborough (M. Sinclair) a beaucoup de poids—que le ministre, l'an prochain, viendra nous demander d'autres millions pour son programme de construction navale. Comparé à certains crédits de divers ministères, celui-ci est considérable. Comme on le verra en se reportant aux pages 11, 12 et 13 du Budget, le Gouvernement se contente de $2,181,000 pour le ministère de la Justice, qui est très important. Page 24 du Budget, tout ce qu'on demande pour le ministère de l'Agriculture c'est quatre millions et demi de dollars, plus un autre million dont la loi autorise la dépense. Pour cet important service, dont nous ne pouvons pas nous passer, le Gouvernement se contente de cinq millions et demi. Cependant, il nous invite à ouvrir un crédit de huit millions de dollars pour la marine marchande qui accuse annuellement des déficits dont nous n'entrevoyons pas la fin. Selon moi, cette comparaison est très édifiante, et nous pourrions parler du ministère de l'Immigration, page 25 du Budget. Ce ministère n'exige qu'un million et demi de dollars, peut-être quelques centaines de mille dollars de plus, pour l'accomplissement de sa besogne.

Il est absolument déplacé de la part du Gouvernement de nous demander l'ouverture d'un crédit de huit millions de dollars pour cette fantastique marine marchande que nous avons sur les bras. Le ministère de l'Hygiène est un ministère très impor-

tant ayant trait aux médicaments, aux hôpitaux, aux postes de la quarantaine et le reste; pourtant, le Gouvernement a assez de 700,000 dollars pour ce ministère. Page 50 du Budget, le Gouvernement ne demande que $2,465,000 pour le service des phares et la surveillance des côtes. Ce service n'est pas destiné aux vaisseaux qui sont vides et que l'Etat ne sait ni où envoyer ni comment charger; cependant, c'est un important service pour la navigation en général. Je ne dirai pas que la somme n'est pas assez forte, mais elle paraît raisonnable lorsqu'on la compare à d'autres crédits. Pourtant, la somme demandée pour la marine marchande est relativement beaucoup trop considérable. Les budgets du ministère des Pêcheries, du ministère du Travail, du département des Terres fédérales ou des autres départements sont moindres que le crédit qu'on nous demande pour la marine marchande. Selon moi, il est injuste que le ministre de la Marine refuse de consentir à ce que le comité lève la séance.

Je m'unis aux députés de la droite pour acclamer le très honorable ministre du Commerce qui vient de prendre son siège. C'est un homme de bon sens, et je suis dans la persuasion qu'il conseillera à ses collègues de lever la séance et de rendre compte de l'état des travaux, lorsque nous lui exposerons l'affaire. Il admettra, je crois, qu'il est souverainement inconvenant de nous inviter à ouvrir ce crédit ce matin. La journée est réservée aux députés, la somme est importante et l'assistance très peu nombreuse. Je fais appel au bon sens et à la longue expérience du ministre du Commerce, et je lui demande de dire si nous n'avons pas raison de vouloir que la séance du comité soit levée. Nous avons droit à plus de renseignements, et il n'est pas déraisonnable de demander que ce crédit soit réservé pour plus ample examen. Lorsque nous tentons de traiter le sujet en nous fondant sur nos connaissances et sur notre expérience en pareilles matières, on se moque de nous et on nous traite comme des députés qui ne connaissent guère le sujet. Citons-nous des extraits de journaux qui appuient le cabinet ou les passages de rapports des présidents de grandes institutions financières, on nous reproche de mettre des bâtons dans les roues et de vouloir tuer le temps.

Le ministre semble ne s'être pas rendu compte que les députés de la gauche sont mus par le sincère désir de se renseigner et d'accomplir leur devoir de représentants du peuple. Il nous dit que la marine marchande fut établie à titres de mesure de guerre et que lorsqu'il s'est mis à construire des navires il a fait comme s'il eut pensé que la guerre devait durer toujours. Selon lui, c'est ainsi qu'il convenait d'agir; il ne fallait pas courir de risque. Bien que d'autres nations construisissent des bâtiments de bois, disait-il, il refusait d'imiter leur exemple parce que ces bâtiments ne serviraient de rien après la guerre et que nous les aurions sur les bras. Mon honorable ami a une double manière de voir relativement aux steamers: une pour la guerre et une pour la paix, en ce qui concerne les bâtiments de bois.

L'essai de nationalisation tenté par le pouvoir public a été désastreux. Il a entraîné une catastrophe nationale à l'égard des chemins de fer, et nous ne devrions pas commettre la même faute relativement à la construction navale. Le ministre de la Marine dit que si les vaisseaux et les chemins de fer travaillent à l'unisson, nous obtiendrons des résultats différents et, peut-être, un surplus. Les déficits qui s'accumulent dans la marine marchande pourraient devenir aussi gros que ceux de l'administration des voies ferrées. Un jour à venir, le ministre de la Marine dira que c'est fort bien que les chemins de fer et la marine marchande accusent des déficits, mais que c'est parce qu'il manque un chainon et que nous devrions construire des aéroplanes pour compléter le service des vaisseaux et des voies ferrées. Lorsque sir William Meredith, sir Herbert Owens et les organes ministériels réprouvent ces programmes, il est presque temps d'y mettre fin. Je conjure le très honorable ministre du Commerce de conseiller à ses collègues de renvoyer la suite de la discussion.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Je n'ai pas eu le plaisir d'assister à la séance toute la nuit durant, mais je me rappelle le temps jadis où nous voyions le jour entrer par la fenêtre. Mon honorable ami de Saint-Jacques (M. Rinfret) m'a prié de demander aux députés de la droite de consentir au renvoi de la discussion. Pour rendre compte de nos travaux, il nous faudra prouver que nous avons adopté un crédit qui indique que nous avons accompli quelque chose. Celui qui est soumis au comité tend à l'accomplissement d'entreprises déjà adjugées. On m'apprend que pas une seule entreprise à laquelle cette somme d'argent s'applique n'a été adjugée depuis la dernière session de la législature. Les marchés étaient en conformité d'une politique que la Chambre avait

appuyée et sanctionnée lors d'une division. Lorsque les entreprises ont été adjugées, elles l'ont été d'après un programme que la députation avait établi. Ayant été adjugées et les travaux étant commencés, il faut les continuer et payer les entrepreneurs, et voter l'argent nécessaire au parachèvement des vaisseaux afin de les mettre à l'eau où ils pourront rapporter quelque chose. Dans les circonstances, est-il raisonnable de refuser le crédit destiné au parachèvement de cette entreprise?

Il existe en cette enceinte une divergence d'opinions, mais le Parlement ne pourra jamais accomplir sa tâche à moins que la majorité ne fasse loi. Le crédit précédent a été approuvé par la Chambre et les fonds ont été rendus disponibles. Y a-t-il lieu de croire maintenant que le Gouvernement reviendra sur ses pas et qu'il ne faut pas ouvrir de crédit pour compléter l'œuvre? Cela est impossible. Dans ce cas, le Gouvernement ne pourrait pas préserver sa dignité ni remplir ses fonctions. Il est tenu de fournir les renseignements qu'il convient de donner. Je ne crains pas de dire qu'aucune question nouvelle n'a été soulevée au cours du débat et que le sujet est usé jusqu'à la corde. Pour que le Gouvernement exerce ses fonctions, il doit obtenir les fonds destinés à l'exécution d'un programme arrêté.

M. CLARK (Red-Deer): Mon très honorable ami le ministre du Commerce a fait un bref discours sur le sujet, mais il se trouve dans une situation très difficile, parce qu'il n'a pas suivi la discussion au cours de la nuit. S'il l'avait entendue, il n'aurait pas osé se servir d'un des arguments qu'il a employés, et il n'aurait pas risqué de conjecture au sujet de ce qui s'est passé. Il dit que si quelque chose s'était fait, il agréerait volontiers la demande de rendre compte de l'état de la question. C'est de sa part une tentative d'attribuer un sens différent à une formule parlementaire usuelle. Il a souvent contribué à rendre compte de l'état des travaux lorsqu'aucun crédit n'avait été voté. Je tâcherai de lui prouver qu'il s'est fait quelque chose pendant qu'il jouissait d'un sommeil bien nécessaire. Son raisonnement repose exclusivement sur le fait que ces 8 millions de dollars, équivalant au cinquième de la dépense totale de tout le Dominion, au temps où mon très honorable ami a terminé sa carrière de conseiller financier du ministère conservateur d'autrefois, sont destinés à compléter une entreprise. Dans ce projet de construction maritime, le Gouvernement n'a pas fait preuve de beaucoup de respect pour les marchés administratifs.

Il avait passé un marché, au sujet de ce projet même, avec la Dominion Iron and Steel Company de la Nouvelle-Ecosse, marché fait de bonne foi, je présume, pour 250,000 tonnes d'acier pour ce projet de constructions maritimes. On n'a livré que 40,000 tonnes et le Gouvernement qui doit, dit mon honorable ami, respecter les marchés concernant la construction maritime, a annulé celui-là, et il existe actuellement un arbitrage pour le règlement de ce marché avec la Dominion Iron and Steel Company.

Mon très honorable ami prétend que nous n'avons rien appris de nouveau durant la nuit. Je lui répondrai que, au contraire, nous avons entendu beaucoup de choses nouvelles, et je parlerai des quelques observations que le ministre des Chemins de fer vient de faire. Je ne les ai pas entendues en entier, mais je me bornerai à celles que je connais.

Il disait, lorsque j'ai été forcé de sortir de la Chambre, il y a quelques instants, que cette construction de navires de l'Etat a d'abord été une mesure de guerre. Je diffère d'avis. Nous avons obtenu beaucoup de renseignements importants à ce sujet, du moins en ce qui me concerne, depuis minuit, bien que mon honorable ami le ministre de la Marine prétende que nous ayons perdu notre temps depuis cette heure-là. Le ministre de la Marine a dit lui-même que, lorsque le Gouvernement a entrepris ce projet, la commission impériale des munitions était occupée depuis quelque temps en quatorze endroits divers du Canada, à se procurer tous les hommes et tout le matériel disponible pour la construction maritime, à exploiter toutes les ressources du Canada en plus des efforts surhumains que faisait notre pays sur les champs de bataille. Le ministre des Chemins de fer ne pouvait être parfaitement renseigné, sans cela il n'aurait pas prétendu que ce projet a été primitivement une mesure de guerre. Il a été enlevé à la commission impériale des munitions qui faisait un travail splendide et qui aurait eu l'avantage de pouvoir cesser l'entreprise à la fin des hostilités. Si le Gouvernement canadien s'est emparé de cette entreprise, ce n'était pas dans le but de mieux contribuer à l'issue heureuse de la guerre, mais parce que l'honorable ministre et le Gouvernement voulaient en faire une entreprise canadienne et faire gagner de l'argent aux Cana-

diens. Il est donc oiseux de soutenir qu'il s'agissait d'une mesure de guerre.

Le ministre des Chemins de fer a dit, durant la nuit, que le projet de construction maritime du Gouvernement est un corollaire nécessaire de nos chemins de fer nationaux. Mais, le pays n'a pas d'argent et l'on a dû arrêter tous les travaux de nouvelles voies ferrées. Je félicite la fermeté du ministère à cet égard. Nous avons un rapport des chemins de fer qui, pour ne rien dire de plus, devrait faire réfléchir sérieusement toute la Chambre au sujet des Finances de nos chemins de fer ainsi que de celles du pays. Il est du devoir de l'opposition de savoir ce que le Gouvernement veut faire de ce crédit de 8 millions. Si ce projet de constructions maritimes doit être annexé à l'exploitation de nos chemins de fer nationaux, et si l'on nous donne l'assurance que la construction maritime doit être couronnée d'un tel succès, d'ici à quelques années, que nos chemins de fer sortiront de l'impasse où ils sont, alors l'opposition devrait se montrer satisfaite. Le ministre de l'Industrie et du Commerce espère-t-il que le projet de constructions maritimes va aider aux chemins de fer?

Une VOIX: Certainement.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable collègue répond "certainement", qu'il nous démontre alors comment deux déficits font un excédent de recettes. C'est la difficulté financière qui inquiète les humbles membres de la gauche. J'ignore qui m'a interrompu. Quel que soit le membre qui a dit "certainement", il doit jouir de l'omniscience dans le domaine des chemins de fer et des constructions maritimes. S'il croit que la construction de navires à une époque où ces navires sont sans valeur, non seulement sur le marché canadien, mais dans tout l'univers, a sa raison d'être, au point de vue économique, et aidera, touchant les chemins de fer à combler les déficits de 40 millions, l'an dernier, et de 70 millions, cette année, nous, nous ne voyons pas comment deux déficits font un excédent de recettes et comment un moindre déficit peut aider à en combler un plus gros.

Je désire être précis, faire savoir au très honorable premier ministre et à ses collègues ce qui les met dans l'embarras et je communiquerai à mon très honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie certains renseignements que nous avons reçus cette nuit. Je me demande si mon très honorable ami a une idée du nombre de ces vaisseaux qui sont aujourd'hui dans le port d'Halifax. Je ne crois pas qu'il le sache. Nous avons passé la nuit ici, et le renseignement nous est parvenu: Il y en a quinze. Pas un d'eux, que je sache, ne date de plus de deux ans. Que font ces navires dans le port? Le *Herald* d'Halifax, journal qui d'ordinaire donne un généreux appui à ce Gouvernement, déclare qu'ils sont là retenus au quai et ne font rien. Nous avons entendu dire au ministre, cette nuit, qu'ils attendaient d'être examinés (pour les réparations). Un examen de quinze navires moins de deux ans après avoir été lancés est une affaire fort sérieuse. Que se passe-t-il encore à Halifax? Le ministre croira-t-il que, malgré ces quinze navires retenus dans le port d'Halifax, malgré d'autres qui parcourent les mers en quête de cargaisons dans les ports de la Scandinavie et ailleurs, cargaisons qu'ils ne parviennent pas à trouver, il y a maintenant deux navires nouveaux qui se contruisent dans ce même port. Ne lui semble-t-il pas que l'on abuse et qu'il y a danger d'un désastre si cette politique se continue. Mon très honorable ami s'étonne de notre anxiété et du désir que nous exprimons de ne pas aller plus loin sans que le pays soit mis au fait de tout ce qui se passe. J'ai cru pouvoir, durant la nuit, donner carrière à mon imagination. Je me suis demandé si, descendu de Mars dans le port d'Halifax pour la première fois, un habitant de cette planète, doué de quelque intelligence, en faisait la visite accompagné de quelque partisan du ministère; je me suis demandé, dis-je, ce qu'il penserait de ceux qui habitent notre globe, plus particulièrement ce pays, et des membres du Gouvernement fédéral. Il dirait naturellement: "Que font là ces quinze vaisseaux? Ils m'ont l'air d'être tout neufs, avec leur peinture encore presque fraîche!" A sa question il faudrait répondre qu'ils attendent d'être examinés. Depuis deux ans qu'ils s'emploient à nous tirer de la situation embarrassante que nous causent les chemins de fer, les voici dans le port attendant des réparations. Si cet habitant de Mars avait l'esprit d'investigation, il conduirait ce partisan du ministère là où se construisent les deux navires et il lui demanderait: "A quoi destine-t-on ces vaisseaux?" Et le partisan de répondre: "Ce sont des bâtiments destinés à tenir compagnie à ceux que l'on est en train de réparer." Que dirait-il de plus? Comme j'ai supposé que Mars a pour habitants des personnes intelligentes, il dirait: "Faites venir un aéroplane afin que je m'en retourne dans Mars, où là du moins habite

une population intelligente, car je ne saurais voir d'intelligence dans le Gouvernement fédéral." Voilà ce qu'il serait forcé de dire s'il était intelligent, selon que j'ai pris sur moi de l'imaginer.

Je m'étais juré de ne rien dire de la valeur intrinsèque de l'entreprise. Mon honorable ami le ministre de la Marine dira à la Chambre que j'ai pris bien peu de son temps durant la nuit. A vrai dire, depuis quatre ou cinq heures que dure la discussion de ce projet, ceux qui le débattent y ont mis tant d'ardeur que je n'ai pu placer un mot autrement que pour les engager de fois à autre à suivre les sentiers de la paix. Je m'efforce depuis quatre ou cinq heures à obtenir du ministre de la Marine qu'il entende raison et, puisque j'ai la parole, je vais dire à mon très honorable ami (sir George Foster) quel est le conseil que je lui ai donné. Je lui ai fait observer que l'entreprise ne paraissait pas populaire, que le Gouvernement n'avait que peu de prise sur la députation, qu'il semble en avoir moins encore sur le pays et qu'il aurait agi avec sagesse en se servant du mécanisme légal et régulier pour mettre fin au débat. J'accorde entièrement à mon très honorable ami, comme il le sait d'avance, j'en suis sûr, et comme je l'ai déjà soutenu au cours de la présente session dans des circonstances critiques qu'un gouvernement a le droit constitutionnel d'agir en cette qualité dès qu'il a l'appui de la majeure partie de la Chambre. Mais mon très honorable ami connaît son Shakespeare: "Il est bon d'avoir la force d'un géant, mais non pas de l'employer", et ce que j'ai voulu faire comprendre à mon honorable ami le ministre de la Marine, dont les allures parlementaires dénotent l'inexpérience et l'immaturité, c'est qu'il serait sage de sa part de permettre à ceux d'entre nous qui éprouvent des sentiments fort vifs à l'endroit de cette entreprise d'aller se reposer quelques heures et qu'il pourrait ensuite soumettre à la Chambre, plus tard, son budget par le moyen de clôturer, procédure légalisée. Qu'avons-nous à gagner en siégeant ici sans tenir compte des heures qui passent. Je ne sais quel moyen prendre pour mettre fin à ce que mon très honorable ami appelle une séance.

Je ne suis pas très au fait du fonctionnement de la guillotine en ce pays, mais je conclus que cet avis est nécessaire. En tout cas, je réfère cette matière à mon très honorable ami, dans un esprit de conciliation, comme j'en ai fait preuve mainte et mainte fois, il l'admettra, à cette séance, —j'ai dit il y a quelques heures que pour ma part je ne croyais pas dans les procédés de contrainte. Je n'ai qu'une relation lointaine avec mes honorables amis de la droite. Je n'ai eu durant des heures, que l'appui d'un membre du groupe progressiste. De sorte que je ne pouvais faire plus que conseiller une certaine ligne de conduite.

Nous en sommes à une impasse, où il faut employer la force physique. La clôture forcée est une contrainte renforcée de la raison, et exécutée de façon raisonnable. Et je dis à mon très honorable ami (sir George Foster) qui dirige actuellement la Chambre, qu'il devrait considérer cet aspect de la question. Nous ne pouvons pas refuser le sixième; le Gouvernement est au pouvoir; nous ne pouvons pas le lui refuser. Mais nous pouvons, certes, mettre deux nuits à le débattre; et quand la nuit se continue au matin, c'est un ministre obstiné qu'il faut blâmer et non pas une opposition inquisitrice. Montrerai-je à mon très honorable ami la justesse de mon assertion en lui rappelant qu'il y a dix ans, il a lui-même pris une part active à bloquer le budget, à bloquer les Communes contre la bienfaisante mesure de réciprocité douanière, dont il a tâché de mettre lui-même à exécution la majeure partie? Et il a fait cela non pas seulement deux nuits, mais des jours et des jours, des semaines et des semaines, et presque des mois, jusqu'à contraindre le gouvernement libéral de consulter le peuple.

L'opposition ne saurait en agir ainsi maintenant. Car mon honorable ami a le règlement de clôture, que tous les pays civilisés ont été contraints d'adopter. De sorte qu'il s'agit seulement de mettre en action un mécanisme convenablement préparé et légalisé, au lieu de méthodes qui paraissent acceptables, sans doute, à un homme volontaire et résolu dont la vie s'est dépensée dans les affaires, comme mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, mais qui répugnent à la fois à la nature et à l'expérience de mon très honorable ami qui dirige la Chambre.

Je supplie le ministre de la Marine de mettre moins d'ardeur à faire adopter son sixième, de regarder de l'œil le plus favorable possible les nouvelles observations que nous avons faites durant la nuit, et de faire quelques concessions en vue de saisir la branche d'olivier que je lui ai tendue de la part du groupe récalcitrant à ma droite.

M. FONTAINE (texte): Monsieur le président, je me lève pour appuyer la prié-

re que vient de faire l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) auprès des membres du Gouvernement, afin qu'ils consentent enfin à lever la séance en rapportant progrès. J'entendais tout à l'heure l'honorable ministre du Commerce (sir George Foster), qui vient d'entrer dans la Chambre et sur qui nous comptions beaucoup pour remener ses collègues au bon sens, dire qu'il était bien difficile pour lui de se rendre à notre désir de rapporter progrès attendu que nous n'avions rien fait. Il me semble au contraire que nous avons fait beaucoup; les membres de ce Parlement qui se sont opposés à cet item de huit millions de dollars ont passé ici la nuit pour défendre les intérêts du pays et pour essayer d'avoir des informations, que malheureusement nous n'avons pu obtenir du ministre de la Marine. La seule information que nous ayons eue,—j'entendais l'honorable député de Red-Deer la donner tout à l'heure—c'est qu'à l'heure actuelle il y a quinze bateaux immobilisés dans le port de Halifax. Il est bien étonnant que l'honorable ministre de la Marine vienne devant cette Chambre demander un subside de huit millions alors que nous avons déjà plus de bateaux qu'il ne nous en faut.

L'honorable ministre du Commerce a prétexté qu'il s'agit d'un contrat. Je suis bien étonné d'entendre les membres du Gouvernement parler de se soumettre à un contrat. Je me rappelle bien des contrats que les membres du Gouvernement ont brisés; bien des fois leur parole était donnée et ils ne l'ont pas tenue. Je les trouve maintenant bien chatouilleux quant à l'honneur et à la parole engagée pour un contrat; ils ne nous ont pas habitués à cela.

Huit millions de piastres, c'est un montant énorme, alors que nous ne votons que quatre millions pour le département de l'Agriculture. Ne croyez-vous pas qu'il serait plus à propos de voter huit millions pour établir des fermes modèles dans le pays, pour améliorer les voies de transport dans les campagnes? Il me semble que huit millions placés pour développer l'agriculture est bien le placement le plus avantageux pour le Gouvernement, dans le moment.

Nous nous opposons à la marine, parce que nous croyons que nous n'en avons pas besoin. J'ai entendu des membres du gouvernement nous dire: "Mais vous autres, du parti libéral, vous avez consenti à une marine, vous avez même parlé dans ce sens". C'est vrai, monsieur le président, mais aujourd'hui les circonstances ont bien changé. Aujourd'hui nous ne sommes plus au temps d'avant guerre, quand il y avait le danger allemand. Aujourd'hui, il me semble que tous les dollars de ce pays doivent être employés pour la reconstruction et pour l'avancement de l'agriculture et non pas pour construire des bateaux, pour dépenser l'argent inutilement. Je demande donc aux membres du Gouvernement de ne pas insister davantage et de ne pas nous forcer à siéger jour et nuit jusqu'à ce qu'ils aient imposé le baillon. Je leur demande donc humblement de bien vouloir revenir au bon sens et d'ajourner, afin de permettre aux membres de cette Chambre d'aller se reposer. Il me semble qu'il n'est pas nécessaire de siéger des jours et des nuits pour leur faire comprendre qu'une dépense de huit millions pour des navires, dans le moment, est une dépense extravagante et que nous, de ce côté-ci de la Chambre, ne pouvons pas laisser passer. Si le Gouvernement veut absolument que cet item passe, il ne sert à rien de siéger plus longtemps, qu'il ait le courage de se lever, que le ministre qui, à l'heure qu'il est, dirige le Gouvernement (sir George Foster), se lève sans crainte et impose le baillon, la machine qu'ils ont inventée et patentée afin de nous imposer le silence. Nous laisserons aux électeurs du pays le soin de juger les deux partis. Nous sommes satisfaits de nous soumettre au baillon, confiants que les électeurs de ce pays comprendront que nous avons agi ainsi par amour du devoir et par amour de leurs intérêts.

Monsieur le président, vous le savez, le gouvernement n'a plus la confiance du pays. Le gouvernement n'a pas de mandat et les électeurs seraient bien surpris si nous ne nous opposions pas à cette dépense. Je dis que cette dépense n'est pas nécessaire, d'abord parce que le ministre des Finances (Sir Henry Drayton) est à imposer toutes sortes de taxes pour payer les intérêts sur notre dette de guerre. Il se creuse la tête, du mois de janvier au mois de décembre, pour trouver le moyen d'avoir de l'argent pour faire honneur à nos obligations. Alors, pourquoi cette dépense qui, à mon point de vue, est bien inutile? J'entendais l'honorable premier ministre, il y a quelques jours, dire que vu l'état des finances, il avait décidé de réduire le boni des employés civils de 25 pour cent. Ils n'ont pas d'argent pour payer les employés et cependant ils veulent faire voter huit millions pour construire des bateaux dont nous n'avons pas besoin, probablement dans le but de favoriser des amis politiques.

Monsieur le président, pourquoi le ministre de la Marine semble-t-il se fâcher?

Je l'entendais dire, vers six heures ce matin: " Les membres de l'opposition ont passé toute la nuit à lire des extraits de journaux, à répéter la même chose ". Mais ne sommes-nous pas justifiables de prendre tous les moyens possibles pour empêcher cet item d'être adopté, et puisque les membres du gouvernement ne veulent pas se rendre au bon sens et aux arguments que nous leur soumettons, n'est-il pas de notre droit et de notre devoir d'employer les moyens que la Constitution nous donne afin d'empêcher cette dépense. Ainsi que je vous le disais il y a une minute, puisque le gouvernement ne veut pas nous renseigner, ne veut pas écouter nos arguments qu'il ne craigne donc pas d'user de la force. Il n'a pas coutume d'être peureux, dans ce sens-là. Pourquoi dépenser tout ce temps inutilement? Pourquoi ne pas imposer de suite le baillon?

Je crois que le parlement n'est pas justifiable de voter cet item. Je le répète, quand nous sommes obligés de nous imposer tant de sacrifices, quand les contribuables de ce pays ont à payer des taxes énormes, quand le ministre des Finances ne cesse d'imposer taxes sur taxes, je dis qu'il n'est pas raisonnable pour le gouvernement de vouloir nous faire voter des item de huit millions, sans même vouloir nous donner les informations que tous les députés ont le droit d'obtenir.

Le ministre de la Marine semble devenir extravagant ou, plutôt, il l'a toujours été. Je comprends qu'un homme habitué, comme lui, à manipuler des millions ne puisse pas s'imaginer que nous voulions réduire ses demandes; mais qu'il sache que tous les contribuables et tous les citoyens de ce pays n'ont pas eu comme lui la bonne fortune de faire partie de toutes sortes de compagnies qui rapportent de gros dividendes et qui en ont rapporté encore de plus élevés pendant le temps de la guerre, à cause de la guerre. Nous, citoyens de ce pays, de ce côté-ci de la Chambre, nous appartenons au peuple et au nom du peuple nous demandons que les membres du gouvernement reviennent à la raison et sachent se rendre à nos légitimes demandes. Si le gouvernement veut continuer la discussion sur ce ton-ci, il peut être certain que nous sommes assez forts et assez déterminés, que nous voulons faire notre devoir et que nous allons continuer à siéger tant que ce sera son bon plaisir. Nous sommes prêts cependant à lever la séance, mais que le gouvernement et le ministre de la Marine ne s'imaginent pas qu'ils vont nous épuiser. Nous n'avons peut-être pas le nombre, mais nous avons le courage et nous savons que nous remplissons notre devoir. Nous ne sommes pas aussi nombreux que de l'autre côté de la Chambre, mais je puis bien dire, monsieur le président, que nous avons la satisfaction de savoir, qu'en agissant ainsi nous faisons notre devoir et, Dieu merci, les membres de l'opposition vont faire leur devoir jusqu'à la dernière minute. Il ne sert à rien au gouvernement de penser ou de s'imaginer qu'il va nous épuiser, nous sommes pour le suivre sur ce terrain et je crois qu'il ne devrait pas s'obstiner davantage. Qu'il se serve de son arme qu'il aime tant: le baillon; le public d'ailleurs s'y attend. Il y a longtemps que mes électeurs me le disent: " Comment se fait-il, docteur Fontaine, vous êtes à la Chambre, vous laissez passer toutes sortes de dépenses, pour des millions, pendant que nous sommes réduits à la misère, tandis que la ville est remplie de sans-travail, que les usines sont fermées et que nous serons peut-être obligés tout à l'heure d'avoir une assistance publique pour empêcher nos concitoyens de mourir de faim". Et pendant ce temps-là les gros messieurs du gouvernement, les millionnaires, les présidents des grandes compagnies nous obligent à siéger toute la nuit pour obtenir des millions, afin de continuer à s'enrichir et à enrichir leurs amis politiques.

Je crois que, à cette heure du jour, en me levant pour parler, je réponds au désir de mes électeurs et je suis sûr qu'ils m'en sauront gré. Je crois que le Gouvernement a réellement tort et il ne devrait pas s'acheminer dans la voie de l'entêteement. L'entêtement est un mauvais conseiller, et l'honorable ministre du Commerce, qui a tant d'expérience, qui a vieilli dans la politique, me surprend en ne faisant pas entendre raison à son collègue de la Marine. Je comprends que le ministre de la Marine étant plus jeune, plus fougueux, plus enthousiaste, étant ministre seulement depuis une couple d'années, je comprends qu'il puisse s'entêter, mais le ministre du Commerce, un vieillard ayant cinquante années de vie politique ne devrait pas écouter ce mauvais conseiller, l'entêtement, et il devrait rappeler les membres du Gouvernement à la raison et dire: "Eh bien, puisque l'opposition veut avoir d'autres informations, qu'elle ne veut pas laisser passer cet item sans être bien renseignée, elle a raison, nous allons ajourner et lui donner les informations qu'elle demande." D'ailleurs, les membres du Gouvernement et plus particulièrement l'honorable ministre du Commerce, connaissent cela par expérience. Je n'avais pas l'honneur de siéger dans cette

Chambre lors du projet de réciprocité, mais j'ai entendu dire que l'honorable ministre du Commerce avait dirigé une manœuvre d'obstruction durant plusieurs mois contre ce projet. Cela démontre une fois de plus que l'entêtement est mauvais conseiller. Il y a quelques années, les membres du Gouvernement, qui étaient alors dans l'opposition, combattaient cette politique qui devait faire le bonheur de tous les cultivateurs de ce pays; aujourd'hui, vous les voyez qui sont prêts à courir à Washington demander des faveurs et qui sont prêts à tout accepter. Pourquoi ne pas profiter de l'expérience du passé et pourquoi l'honorable ministre du Commerce jetant un coup d'œil en arrière, voyant qu'il y a dix ans passés il a commis des erreurs très graves au détriment du pays, dont nous souffrons et dont nous souffrirons longtemps, pourquoi l'honorable ministre du Commerce ne se rend-il pas à la raison et n'admet-il pas au moins une fois que nous avons raison et que nous devrions avoir toutes les informations voulues? Parce que, en fin de compte, quand il s'agit de disposer de l'argent du peuple, monsieur le président, si vous saviez comme je suis consciencieux, comme je suis craintif. Si l'honorable ministre de la Marine avait lui-même à payer les huit millions, je vous assure qu'il ne serait pas si pressé et qu'il se rendrait volontiers au désir de tous ceux qui l'entourent et qui veulent avoir des explications. Malheureusement, c'est l'argent du peuple, et il ne leur coûte pas de dépenser l'argent des autres.

Monsieur le président, je demande encore une fois à l'honorable ministre de la Marine de réfléchir. Il me semble qu'il a eu un entraînement politique bien contraire à ce qu'il fait aujourd'hui, mais je comprends que son contact avec les membres de la droite a bien changé son caractère. Autrefois, l'honorable ministre, alors qu'il était président de la Commission du havre de Montréal, n'aurait pas eu cette mentalité tory de vouloir forcer les gens à voter des millions, sans même leur donner les informations nécessaires. Il me fait peine de voir qu'il ait consenti à siéger de l'autre côté de la Chambre, et, venant en contact avec de tels pécheurs, il est devenu plus pécheur qu'eux-mêmes. Encore une fois, je crois qu'il est inutile pour le Gouvernement d'insister davantage. Quand bien même il nous forcerait à siéger jusqu'à trois heures de l'après-midi, sa position n'en serait ni plus belle ni meilleure. D'ailleurs, la presse unanime de ce pays, à part ceux qui sont payés pour soutenir le Gouvernement, la presse un peu indépendante, qui raisonne, est contre cette dépense pour la marine; la presse qui supporte souvent le Gouvernement s'oppose à toutes ces dépenses. Pourquoi cet entêtement à vouloir construire cette marine, malgré la volonté des membres de cette Chambre, s'ils étaient laissés libres d'agir suivant leurs convictions; car, si nous pouvions voir la conscience de tous les députés de la droite, monsieur le président, nous verrions que, comme nous, ils sont opposés à ces dépenses; mais il y a la règle qui les oblige à se soumettre, et il y a aussi la crainte des élections. Ces messieurs savent bien que si, malheureusement, ils forçaient le Gouvernement à se présenter devant le peuple, ils savent bien, dis-je, qu'ils ne reviendraient pas dans cette Chambre. Je crains que ce soit l'intérêt qui les fasse agir, je crains que nous n'ayons pas un jury libre et indépendant, dans cette Chambre, pour rendre justice au peuple, parce qu'il est trop intéressé.

Il me semble que des personnes ayant l'expérience des membres du Gouvernement devraient faire halte un instant, réfléchir et se rendre compte qu'ils font fausse route. Ils pourront bien, par ce moyen, se maintenir encore au pouvoir, avec leur majorité, jusqu'à l'an prochain, jusqu'aux élections, mais ils doivent savoir qu'en tenant une conduite comme celle-là, en ignorant la voix du peuple, les conseils et l'expérience, et en imposant le bâillon dans cette Chambre, ils commettent des actes tout à fait impopulaires et que l'électorat, en temps voulu, saura bien juger. Je n'ai pas mission de donner des conseils au Gouvernement,—loin de moi cette prétention,—mais il me semble cependant qu'il devrait réfléchir. Quelquefois on bénéficie d'une bonne parole, d'où qu'elle vienne, que ce soit de l'homme le plus humble, de l'ouvrier le plus modeste. Avant de reprendre mon siège, je dis encore aux membres du Gouvernement de réfléchir, de regarder dans quelle position ils se mettent devant le pays et l'électorat. Ils devraient surtout, à mon point de vue, consentir à ce que le comité rapporte progrès, parce que, en fin de compte, plus ils vont s'acheminer dans cette voie, plus ils vont se faire de tort vis-à-vis l'électorat; et pour nous, de ce côté-ci, qui nous objectons, nous considérons qu'en le faisant nous faisons notre devoir, qu'en agissant ainsi nous remplissons bien notre mandat de représentants du peuple. En ce moment, alors que nous n'avons pas d'argent, alors que les indus-

tries sont toutes fermées, que le peuple est presque dans la misère, il me semble que c'est une extravagance impardonnable de vouloir faire voter des millions, surtout de vouloir les faire voter à la légère, sans donner les informations voulues. Il me semble que les membres de cette Chambre, possèdent des droits. Je comprends que nous n'avons pas tous les avantages des membres du Gouvernement, que nous sommes peut-être des plus modestes et des plus humbles, que, comme le ministre de la Marine, nous ne faisons pas partie de puissantes compagnies, mais il me semble cependant que nous avons le droit d'avoir justice et que le Gouvernement a tort de nous refuser les informations que nous lui demandons. Et d'ailleurs, n'est-ce pas le devoir de tous les membres de cette Chambre de se renseigner parfaitement? Que diraient nos électeurs si nous allions voter des millions sans exiger que le Gouvernement rende compte minutieusement, scrupuleusement, des dépenses déjà faites?

Monsieur le président, il est très important que les membres de l'opposition continuent à faire leur devoir, et, laissez-moi le dire, c'est avec un sentiment de satisfaction et d'orgueil, que nous verrons dans la presse que nous avons lutté vaillamment toute la nuit, afin de ramener le Gouvernement au bon sens et à la raison.

Un dernier mot et je reprends mon siège. Je constate que l'honorable ministre de la Marine n'est pas à son siège, mais j'espère que l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Reid) ou l'honorable ministre du Commerce vont se lever pour déclarer qu'ils se rendent à notre juste demande, et puisqu'ils ne sont pas bien renseignés, puisqu'ils ne connaissent pas parfaitement bien tous les item, puisque c'est par ignorance qu'ils ne peuvent nous renseigner, donnons leur le bénéfice du doute à ce sujet, j'espère qu'ils vont lever la séance pour aller se renseigner, et qu'ils reviendront en état de nous renseigner.

Au nom du pays, au nom des électeurs que j'ai l'honneur de représenter, je demande au Gouvernement de nous rendre justice, de rendre justice à tout le pays, et je demande à tous les députés de la gauche de continuer le combat avec fermeté, afin de forcer le Gouvernement à capituler.

M. MICHAUD: Je désire poser une question à mon honorable ami au sujet du nombre de navires qui se trouvent dans les ports de Saint-Jean et d'Halifax. Il paraît qu'il y a en ce moment quinze navires à ne rien faire dans le port de Halifax: Est-ce que mon honorable ami sait combien il y a de navires, appartenant au département de la Marine, dans le port de Saint-Jean, actuellement?

M. FONTAINE: Je crois que tous les bâtiments appartenant au gouvernement, qui sont actuellement dans le port de Saint-Jean, ne font absolument rien.

M. McCREA: Monsieur le président, les députés de la droite ont accusé ceux de la gauche d'obstruction. Ils ont dit que nous avions fait des plans et des projets pour entraver le Gouvernement. Mais, comme député qui ai siégé ici toute la nuit, je tiens à assurer l'honorable ministre que tel n'a pas été mon but. Ce n'est pas une affaire de plaisir ni de satisfaction que de passer la nuit ici. Je suis ici pour me renseigner auprès des deux côtés, autant que possible. Je veux entendre les arguments pour et les arguments contre. J'ai noté nombre de raisons tendant à démontrer que nous n'aurions pas dû entreprendre cette marine. Nos amis de ce côté-ci de la Chambre ont demandé des renseignements, et il me fait peine de dire qu'ils n'en ont obtenu que fort peu. Le moins qu'auraient pu faire ce ministre ou tout autre, en déposant les prévisions budgétaires en Chambre pour les faire voter, ç'eut été d'apporter toute l'information possible.

Supposons que cette marine soit entreprise par une corporation privée et que le gérant général réponde à chaque question que lui poserait le bureau des directeurs: "Ah! non! je ne me sens pas enclin à vous donner ce renseignement". Croyez-vous qu'on tolèrerait cela? Il appert que nous avons construit 47 vaisseaux et les avons mis à flot. Je suis convaincu qu'il nous faut la date de chacun de ces lancements, avec un état des cargaisons, des bénéfices réalisés ou des pertes subies. Alors, avec ce renseignement sur les perspectives de succès de ces navires, nous aurions probablement plus de courage pour voter cet argent et exécuter ce projet. Mais je suis resté en vain toute la nuit pour obtenir ce renseignement. Je n'ai jamais voté, sur cette question ni sur d'autres, sans être renseigné. Je ne me propose pas de faire plus sur celle-ci. Il faut que je me forme un jugement sain et raisonné sur la sagesse ou la folie de ce projet.

Mais après avoir écouté l'exposé des motifs et des renseignements, avec le peu de connaissance que j'avais du commerce maritime, j'ai conclu que c'était le paroxysme de la folie, pour ce Gouvernement même d'entreprendre la construction de navires.

Evidemment, pendant la guerre, on construisait autant de navires et on fabriquait autant de munitions qu'on pouvait, et tout cela afin d'avoir la victoire. Toutes les usines du Canada étaient occupées à la fabrication de matériel de guerre. Mais on s'est arrêté quand les hostilités ont pris fin; les fabricants ont cessé de faire des munitions et ont fermé leurs usines. Pourquoi n'en a-t-on pas fait autant avec la construction des navires? On répond que les commandes avaient été faites. Etait-ce raisonnable de la part du Gouvernement de s'engager trois ans à l'avance? Pourquoi ne s'est-il pas contenté de commander un, deux ou trois navires, ce qui ne l'engageait que pour une période d'environ six mois? Si, à la fin de cette période la guerre n'avait pas été finie et que le besoin de navires se serait fait encore sentir, il aurait pu donner de nouvelles commandes. Mais c'est de la véritable folie que d'avoir commandé à la fois 63 ou 64 navires au prix de soixante à soixante-dix millions et de venir dire à la Chambre que c'était pour les fins de la guerre.

Depuis que je suis député, j'ai toujours douté qu'il fut sage de construire tant de chemins de fer. En vérité, la plupart des députés sont d'avis qu'on en a construit beaucoup trop. A cela le Gouvernement répond: "Oui, mais c'est votre parti qui a commencé ces chemins de fer, et il nous a fallu les terminer. En 1911, l'opposition, s'adressant aux électeurs, leur disait dans les cantons de l'Est que le gouvernement dont feu sir Wilfrid Laurier était le chef, n'était pas composé de gens pratiques, et que si les conservateurs étaient élus ils adopteraient et sauraient appliquer des méthodes vraiment commerciales. Eh bien, s'ils avaient tenu leur parole, la première chose qu'ils auraient faite à leur arrivée au pouvoir aurait été de s'enquérir des projets de chemins de fer susceptibles de grever le trésor public et, après s'être rendu compte, s'ils avaient leur raison d'être, d'interdire immédiatement tous les travaux qui auraient été jugés inutiles. Mais ce n'est pas ce qu'ils ont fait, et pourtant ils viennent nous dire aujourd'hui: "Nous n'avons fait que terminer ce que vous aviez commencé." Le moins que nous puissions espérer de la part de gens intelligents—et il y en a dans les rangs ministériels—c'est qu'ils profitent des fautes passées. Est-ce que la construction des grandes lignes transcontinentales pour lesquelles il n'y a aucun trafic n'aurait pas dû les faire réfléchir avant de se lancer dans la construction navale?

[M. McCrea.]

La construction d'un chemin de fer même au moment où le trafic n'est pas encore suffisant, peut trouver sa raison d'être dans la possibilité de développer les ressources naturelles et d'encourager la colonisation. Il n'en est pas de même avec les navires; un navire construit à Halifax peut naviguer sur n'importe quelle mer et aller dans n'importe quel port. Avant la guerre le commerce maritime n'était pas très avantageux, et pendant des années les capitalistes qui y avaient placé leur argent n'en retirèrent aucun bénéfice. Je m'occupe un peu personnellement de ce commerce et, dans le genre d'articles qui m'intéresse particulièrement, le prix de transport des ports du Canada, c'est-à-dire de Montréal, Québec, Halifax ou Saint-Jean, aux ports d'Angleterre et d'Ecosse variait entre treize et seize cents le cent. Pendant la guerre, le tarif pour le même parcours s'est élevé jusqu'à $1.60 et $1.80, c'est-à-dire plus de douze fois. A ce moment-là, le Gouvernement entreprit son programme de construction navale. Quand la question est venue à la dernière session, le ministre a donné comme argument que l'entreprise maritime de l'Etat rapportait des bénéfices; cela n'avait rien d'étonnant, étant donnée l'augmentation considérable des taux de transport. Mais en face des renseignements que nous possédons, il est douteux que l'entreprise rapporte réellement des bénéfices. On a prétendu qu'elle avait rapporté un profit net de 2.35 p. 100. Peut-on appeler cela un bon bénéfice quand on considère que le tarif est douze fois ce qu'il était avant la guerre? Aujourd'hui, le tarif pour les articles dont j'ai parlé est de 55 cents les cent livres, soit plus de trois fois ce qu'il était en temps normal. Avec quinze navires déjà immobilisés et dans l'impossibilité d'avoir une cargaison, sans compter la baisse constante des prix de transport, dans quelle situation se trouvent ces navires qui coûtent $192 par tonneau? En temps normal, le prix était généralement de $150, soit un quart du prix que le Gouvernement a payé. Donc celui-ci a fait construire des navires au prix approximatif de $200 par tonneau, et, avec cela, il va faire concurrence à des navires qui n'en coûtent que $150. Pensez-vous qu'il a des chances de réussir? Absolument aucune.

J'irai jusqu'à dire que, si ces quinze navires immobilisés pouvaient obtenir des cargaisons leurs pertes seraient moins grandes en restant à l'ancre parce que je doute beaucoup qu'ils puissent se faire payer des taux de transport égalant les frais d'exploitation, sans même parler de profits.

On ne m'accusera certainement pas de causer de l'obstruction, monsieur le président, parce que c'est la première fois que je me lève pour adresser la parole au comité ou depuis le commencement de la session. Je ne l'aurais pas fait si je ne tenais pas à faire savoir que, dans mon opinion, il s'agit de dépenses les plus folles, les plus inutiles et les plus injustifiables que le Gouvernement ait jamais faites dans des entreprises de chemins de fer ou autre chose. Comme je l'ai dit, on peut justifier la construction de nouvelles lignes de chemins de fer dans de nouveaux territoires, pour amener le développement de nouvelles régions, mais ces arguments ne peuvent nullement s'appliquer à l'exécution d'un programme de construction maritime aussi considérable. Si nous avions d'immenses surplus à notre disposition on pourrait excuser cette expérience dans le domaine de la construction maritime et la mise à exécution de ce programme, mais notre exploitation des chemins de fer seule est la cause d'un déficit de 70 millions et, en réalité, si le ministre des chemins de fer nous avait montré un bilan exact tenant compte de la dépréciation sur le matériel roulant, la voie et tout l'outillage, le déficit serait probablement de deux fois 70 millions.

L'hon. M. REID: Oh, non! pas du tout.

M. McCREA: Le ministre hoche la tête, mais je dois lui dire que la dépréciation sur le matériel roulant, les traverses, les rails et autres choses qui sont du domaine des chemins de fer formerait un montant considérable. Je ne vois pas qu'il ait fait la part de cette dépréciation et il n'a pas non plus, que je sache, fait de déduction pour le capital engagé.

L'hon. M. REID: L'honorable député n'a pas lu mon état ou il ne s'exprimerait pas ainsi.

M. McCREA: Quelle part le ministre a-t-il fait pour le capital engagé? Quelle part pour la dépréciation du matériel roulant, de la voie et des autres choses? Non, je n'aime pas beaucoup à parler et je préférerais l'éviter, mais je n'ai pas passé la nuit ici pour le simple plaisir de passer la nuit; ce n'est plus de mon âge. Je crois devoir quelque chose à mes commettants et, de plus, je tente de représenter le peuple du Canada dans la mesure de mes forces. Je crois que je manquerais à mon devoir si je restais assis ici et si je permettais l'adoption de ce crédit sans même protester. En ce qui me regarde, mon intention est de demeurer ici tant que cet item des estimés ne sera pas retiré ou tant qu'on forcera son adoption par le règlement de clôture.

M. FORTIER: Monsieur le président, je joins ma voix à cette vaillante phalange de l'opposition pour empêcher le Gouvernement de commettre un de ces actes que le peuple aura à lui reprocher. Je m'oppose, avec les électeurs que j'ai l'honneur de représenter, au vote de cette somme de huit millions pour notre marine marchande. Je crois que les raisons données au début de ce débat par l'honorable ministre de la Marine ne peuvent nullement justifier le Gouvernement de voter des sommes aussi considérables pour la continuation d'une entreprise aussi inutile.

J'étais à mon siège lorsque l'honorable ministre de la Marine s'est levé pour préconiser la construction d'une marine marchande. Il nous a dit que les raisons sur lesquelles il s'appuyait étaient celles-ci: premièrement, parce que cette entreprise est une entreprise de guerre, il faut la continuer; deuxièmement, parce que le pays a nationalisé les chemins de fer, il faut coordonner notre système de transport et il faut ajouter aux chemins de fer que nous avons acquis une flotte de navires marchands; et en troisième lieu, disait-il, il faut que le Canada s'assure des traités de commerce avec l'étranger, et ceci est absolument nécessaire pour compléter notre système de transport. Prenons les raisons invoquées par le ministre l'une après l'autre. Je crois que l'examen de chacune de ces raisons me justifie pleinement de me lever pour m'opposer au vote de cette somme. En effet, si la marine marchande a été une entreprise de guerre, il faut, maintenant que la guerre est finie depuis quelques années, laisser de côté toutes les œuvres de guerre. Ce qui est important aujourd'hui pour le pays, c'est d'ignorer autant que possible ces années où les finances du Canada ont été obérées non seulement pour la génération actuelle mais peut-être plusieurs générations à venir. En effet, au lendemain de la signature de l'armistice, nous entendions dire par les ministres du cabinet, surtout par le ministre des Finances, que nous entrions maintenant dans une ère nouvelle, qu'il fallait laisser de côté les dépenses énormes que nous avions été obligés de faire pendant ces années de sacrifices et que ce qu'il fallait maintenant au pays c'était d'économiser et de produire. C'est la période de reconstruction qui commence, tournons nos efforts vers l'ère nouvelle de l'é-

conomie et de la production. Ce n'est qu'à cette condition que le Canada pourra faire face à ses obligations et tourner ses regards vers l'avenir avec confiance.

Maintenant, la deuxième raison apportée par l'honorable ministre de la Marine, est qu'il nous faut construire cette marine marchande afin de compléter notre système de transportation. Nous avons entendu parler pendant plusieurs sessions de l'œuvre néfaste du Gouvernement quant à la nationalisation des chemins de fer. Nous avons la preuve maintenant que le pays est engagé dans des dépenses énormes, dans des déficits annuels qui se chiffrent à des sommes d'au-delà de cinquante millions et qui iront toujours en augmentant; nous avons la preuve qu'il était inutile pour le pays d'acquérir ces chemins de fer. Nous avons fait une entreprise dont les conséquences sont de grever à jamais les revenus de ce pays. Dans ces circonstances, pour quelle raison le Gouvernement actuel veut-il ajouter à ces dépenses énormes de l'acquisition des chemins de fer les dépenses presque aussi considérables de la construction d'une marine marchande. Si les chemins de fer, comme on l'a déclaré plusieurs fois, sont trop considérables pour la population actuelle du pays, s'il faut une vaste politique d'immigration pour donner à ces chemins de fer l'activité qu'ils n'ont pas maintenant, à quoi sert d'ajouter à ce système de chemins de fer une flotte de navires marchands qui n'est d'aucune utilité? Je crois que cette deuxième raison donnée par le ministre de la Marine n'en est pas une. Elle fait voir davantage l'inutilité de cette politique.

En troisième lieu, disait-il, il nous faut rechercher des traités de commerce avec l'étranger et, pour cela, il est nécessaire d'avoir des navires marchands. J'ai compris qu'il était de l'intérêt du pays de rechercher des traités de commerce avec la république voisine, j'ai compris que de génération en génération la politique du Gouvernement, qui fut représenté par des libéraux ou des conservateurs, a toujours été de s'assurer avec la république voisine des traités de commerce, j'ai compris que même en dépit de l'absence de ces traités de commerce, le Canada n'avait pas de meilleur allié que les Etats-Unis et qu'il continuerait incessamment à faire commerce avec les Américains. Quelles qu'aient été les barrières élevées entre les deux pays, quels qu'aient été les droits de douane imposés sur l'échange de nos effets de commerce, n'empêche que le Canada a commercé avec les Etats-Unis plus qu'avec aucun autre pays au monde. Par conséquent, à quoi sert-il de construire ces navires pour aller quémander des traités de commerce avec les Indes Occidentales ou quelque pays inconnu de l'Amérique du Sud, lorsque nous avons à côté de nous cette république des Etats-Unis qui a intérêt à faire commerce avec nous et lorsque nous avons un intérêt constant, nous aussi, à faire un commerce avec ce pays? D'ailleurs je crois que c'est un peu la tendance du Gouvernement actuel de chercher à signer des traités de commerce avec les Etats-Unis. C'est certainement la politique de l'opposition, c'est certainement celle qui a été adoptée à ses dernières assises, dans cette grande convention tenue dans cette capitale en 1919. Quant à moi, je verrais avec le plus grand plaisir de nouveaux traités suivant le principe de la réciprocité que nous avons préconisé en 1911 et qui permettait aux producteurs de ce pays le faire un commerce avantageux avec la république voisine.

Les deux principales raisons qui m'ont poussé à me lever pour m'opposer au vote de cette somme énorme de huit millions sont celles-ci: premièrement, la dette et les obligations du Canada ne nous permettent pas de nous engager dans des dépenses aussi considérables. Monsieur le Président, je ne voudrais pas en ce moment répéter ce tableau lamentable de la dette énorme qui grève le Canada et qui s'élève à deux milliards, des obligations annuelles que le Canada est obligé de solder, des intérêts sur la dette, des dépenses occasionnées par suite de notre participation à la guerre, par le paiement de la pension des soldats qui se chiffrent à au-delà de cinquante millions annuellement, de plus des lamentables obligations qui ont été prises par l'acquisition des chemins de fer et par la construction de la marine marchande. Nous avons entendu de la part des ministres des déclarations à l'effet que le pays est obligé de payer annuellement des déficits en raison de cette politique de chemins de fer, déficits qui se chiffrent à au-delà de cinquante millions et qui, l'an prochain, s'élèveront probablement à cent millions. Nous savons également que, à cause de cette politique de construction de navires marchands, le pays a encore à faire face à des déficits annuels, déficits qui ne font que se dévoiler et qui, naturellement, s'élèveront davantage d'année en année. Toutes ces obligations qui grèvent aujourd'hui le budget canadien ne nous permettent en aucune façon de songer à une entreprise aussi colossale que celle-ci.

Pour faire face à ces déficits annuels de nos finances canadiennes, le Gouvernement

a été obligé de recourir au système odieux des taxes. Sans doute il est nécessaire, pour rencontrer les dépenses de guerre, qu'il y ait des taxes imposées, quelle que soit la cause de leur imposition, mais, il n'en est pas moins vrai que dans leur résultat elles sont odieuses, surtout quand elles sont des taxes sur le revenu, surtout quand elles ont pour conséquence de faire souffrir dans leur foyer les familles canadiennes, et aujourd'hui les taxes imposées sur le contribuables sont plus odieuses que toutes les taxes qui ont pu être imposées dans le passé. Elles sont prélevées sur des revenus des plus modiques, sur des chefs de famille qui ont à faire vivre leurs enfants et qui sont obligés de s'endetter afin de payer ces impôts sur le revenu.

Mais ce n'est pas la seule conséquence de cette politique désastreuse de dépenses sans limites créée par le Gouvernement. Une autre des conséquences que nous avons sous les yeux dans cette capitale a été le traitement absolument extraordinaire qu'ont subi les employés civils. Par exemple, pas plus tard que ces jours derniers nous entendions dire par la voie des journaux et je crois même par la voie officielle des représentants du Gouvernement, que les employés civils du gouvernement fédéral vont aujourd'hui subir une diminution de leur boni. Savez-vous ce que c'est, monsieur le président, que cette diminution de boni à l'heure actuelle? Savez-vous ce que signifie pour ces nombreux employés civils qui ont charge de famille, dont plusieurs ont sacrifié leur carrière pour donner à leur pays le meilleur de leur existence, savez-vous ce que c'est, en cette année 1921 qu'une diminution du boni? Ils avaient été habitués depuis plusieurs années à considérer comme partie intégrale de leur traitement ce boni qu'ils recevaient, et le Gouvernement avait été obligé de reconnaître que c'était absolument nécessaire pour leur permettre de vivre. En effet, s'il est un boni qui doit être aujourd'hui considéré comme partie intégrale des émoluments ou du salaire que reçoit un employé civil, c'est bien le boni qui leur a été donné depuis ces années de guerre, depuis l'augmentation du coût de la vie. Je voudrais que l'on fasse disparaître cette appellation de boni et que l'employé, qui d'ailleurs ne recevra pas un salaire si élevé étant donné le maintien de l'augmentation du coût de la vie, reçoive aujourd'hui, comme salaire définitif, son salaire actuel plus le boni qu'il recevait depuis quelques années. Au lieu de considérer cette question comme elle devrait être considérée, judicieusement, voici que le Gouvernement prive les employés civils d'une partie de leur revenu, dans un moment où il n'y a pas de diminution dans le coût de la vie. Le prix du loyer, par exemple, au lieu de diminuer, a augmenté, et le coût de la vie en somme, se maintient au même niveau, s'il ne menace pas de s'élever davantage. Il n'y a donc pour le Gouvernement aucune justification de diminuer le salaire et particulièrement le boni que reçoit l'employé civil. Il avancera comme raison que les dépenses sont très considérables, que les obligations du Canada sont très lourdes et qu'il lui faut épargner et rogner sur le salaire des employés civils pour permettre de continuer l'administration des affaires du pays. Mais quelle grande contradiction ne relevons-nous pas dans cette attitude du Gouvernement en voulant diminuer le boni des employés civils et celle qu'il prend aujourd'hui pour faire voter huit millions pour sa politique de construction de navires marchands, lorsque cette entreprise n'a aucunement sa raison d'être, lorsque les temps de guerre sont finis, lorsque nous devons entrer dans une période de reconstruction, lorsque nous devons épargner autant que possible et lorsque nous devons, au lieu de dépenser inutilement comme le Gouvernement cherche à le faire, nous lancer vers des œuvres vives de reconstruction.

On l'a dit avec raison pendant ce débat, le Gouvernement fait voter cette somme énorme pour continuer à construire des navires alors qu'il n'a que des sommes réduites pour le budget de l'agriculture et pour d'autres départements importants de l'administration. Il n'y a que quatre millions pour l'agriculture et on veut voter encore cette année au delà de huit millions pour la construction de ces navires. Il serait bien plus important d'augmenter, si les finances du pays le permettaient, les subsides à l'agriculture, que de continuer à voter des fonds pour ces navires marchands.

Il y a bien des endroits dans notre cher Canada où le Gouvernement pourrait à propos dépenser de l'argent pour aider à l'agriculture. Il nous a annoncé qu'il encouragerait dans l'avenir la création des fermes d'expérimentation. Il y a bien des endroits, et je pourrais lui en signaler dans notre province et dans mon comté, où le Gouvernement pourrait à propos encourager l'agriculture en créant de ces fermes d'expérimentation. Comme on le faisait remarquer il y a quelques jours, il y a un mouvement en faveur de l'agriculture et

tous les regards se tournent vers cette phalange des agriculteurs qui sont les principaux producteurs de ce pays. C'est pourquoi le Gouvernement, pour se créer peut-être un peu de popularité, nous a laissé entendre qu'il est à développer cette politique de l'établissement des fermes d'expérimentation, mais nous attendons encore: Je n'en vois pas dans ma région, et c'est bien un endroit où il devrait y en avoir, dans ce territoire de colonisation. Sans doute est-il important que ces fermes soient établies dans les anciennes parties du pays, dans la vallée du Saint-Laurent et dans diverses régions des autres provinces, mais s'il est des endroits où ces subsides de l'agriculture auraient les conséquences les plus heureuses, ce serait surtout dans les endroits de colonisation, comme dans Labelle, où au milieu des Laurentides s'élève une nouvelle région de terres absolument cultivables, sous un ciel azuré, au milieu de ces montagnes verdoyantes, où nous voyons la population la plus énergique qui forme aujourd'hui un des centres importants de la province. C'est dans ces endroits que les fermes d'expérimentation devraient être installées, et au lieu de dépenser l'argent pour la construction d'une marine, c'est bien en encourageant l'agriculture, s'il y a de l'argent à dépenser, que ces deniers seraient le mieux placés.

La deuxième raison pour laquelle je me lève pour m'opposer au vote de cette somme, c'est que cette marine, aujourd'hui, est complètement inutile. En effet, c'est dans ce débat que ce fait-ci a été dévoilé. Il y a certainement un nombre trop considérable de navires qui ont été construits ou acquis par le Gouvernement jusqu'à présent. Quelle est l'utilité de ces navires? Sont-ils employés à faire des voyages rémunérateurs, à transporter nos produits vers quelques contrées qui s'engagent avec nous par des traités de commerce à faire l'échange de leurs produits, ou bien ces navires ne sont-ils pas à attendre, attachés dans quelque port, la cargaison que le hasard pourra bien leur envoyer? Dans cette même séance il a été établi qu'il y a dans le port de Halifax quinze de ces navires qui y sont immobilisés depuis quelques jours. On ne sait quand ils auront une cargaison. Ceci démontre l'inutilité de nos navires marchands et l'inutilité par conséquent de la politique du Gouvernement à ce sujet.

Au lieu de continuer à dépenser de l'argent pour acquérir de nouveaux navires, ne serait-il pas plus important, maintenant que le Gouvernement possède la presque totalité de nos chemins de fer, sauf le Pacifique-Canadien, de voir à ce que, non seulement dans une province en particulier, mais dans toutes les provinces, il y ait les prolongements absolument nécessaires pour compléter le réseau? Est-ce qu'il ne serait pas plus important pour le Gouvernement, qui veut compléter notre système de transportation, au lieu d'acquérir de nouveaux navires marchands lorsque le nombre que nous possédons est déjà trop considérable, lorsqu'il est démontré que ces navires sont complètement inutiles, de pourvoir à la complétion de notre réseau de chemins de fer? Est-ce que le pays ne sait pas actuellement que la construction du Transcontinental, par exemple, a certainement été justifiée par le fait qu'en passant dans ce domaine inconnu du nord des provinces de l'Ontario et du Québec il a permis d'ouvrir à la colonisation un vaste territoire? C'est certainement à la gloire de nos hommes d'Etat canadiens, c'est à l'honneur de sir Wilfrid Laurier d'avoir pourvu au développement de cette belle région de l'Abitibi, où au nord des Laurentides, s'élève un domaine presque aussi grand que la région du Saint-Laurent et où les fils de cette vieille province sont allés en nombre considérable former des centres des plus importants et des plus prospères. Il serait important de développer ce réseau de chemins de fer en autant que nos finances le permettraient. Avant de dépenser des millions dans cette entreprise, il vaudrait mieux par exemple relier Montréal au Transcontinental par cette voie qui avait été projetée il y a quelques années par la compagnie North Railway Company, et par ce prolongement faire en sorte que la métropole du Canada, la grande cité de Montréal, soit reliée à ce transcontinental en s'acheminant vers les comtés d'Argenteuil et de Labelle et vers cette vaste région située au nord de ces comtés. Voilà une œuvre qui se recommande elle-même par son mérite au Gouvernement. Puisque l'on a des millions à dépenser pour des entreprises complètement inutiles, je me permets de signaler pour la complétion de ces chemins de fer les œuvres absolument importantes, qui se recommandent à notre attention et qui sont des plus urgentes. A côté de celle-là, je pourrais signaler celle du prolongement de certaines de ces lignes maintenant possédées par l'Etat dans les vieux territoires de cette province, spécialement dans le comté de Labelle. J'avais eu l'occasion de

signaler au Gouvernement, il y a quelques années, l'importance de prolonger cette ligne du Nord-Canadien qui s'étend de Montréal jusqu'à Huberdeau et dont la charte autorisait le prolongement jusque vers le centre du comté de Labelle, dans une région développée depuis assez longtemps, possédant les plus riches ressources naturelles, région qui n'a aucun chemin de fer actuellement et qui attend depuis des années cette prolongation de ligne. J'ai eu l'honneur d'accompagner des délégations auprès du ministre des Chemins de fer et d'exposer aussi clairement qu'il m'était possible de le faire l'importance de la continuation de ce chemin de fer, au point de vue des revenus que pourrait en retirer la compagnie ou le Gouvernement qui possède ces réseaux et également pour les habitants de ce territoire important. Sans doute nous avons eu un bon accueil, je ne puis pas dire autrement; le ministre nous a bien reçus, il a compris qu'il était bien important pour le Gouvernement de pourvoir au prolongement de cette ligne mais il y a deux ou trois ans que nous sommes en instances auprès de lui pour lui signaler l'urgence de ces travaux et actuellement rien n'a été fait. Je sais que, en réponse à cette demande réitérée que j'ai faite pour mon comté, le Gouvernement va nous dire: Nous ne pouvons pas à l'époque actuelle nous engager dans des dépenses bien considérables. Et, toutefois, ce ne sont pas des dépenses inutiles puisque le Gouvernement en aura des bénéfices, puisque dans notre province, en tenant compte des progrès accomplis par le Pacifique-Canadien à cause de ses prolongements de lignes, nous pouvons assurer au Gouvernement qu'il ne peut pas trouver un meilleur moyen de créer des revenus à ses chemins de fer que de construire des embranchements. En effet, il a été reconnu qu'il n'y a pas de lignes plus lucratives pour le Pacifique, dans Québec, que ces prolongements qui s'étendent vers le nord, vers Mont-Laurier, ou qui partent de la ville d'Ottawa et qui se dirigent par la Gatineau jusqu'à Maniwaki. Ce sont les embranchements qui ont créé le plus de revenus au Pacifique. Si le Gouvernement surveillait les progrès accomplis par cette compagnie, s'il prêtait attention lorsque nous venons auprès de lui, lui demander de faire comme le Pacifique a fait, de créer des embranchements, de prolonger ses lignes vers les centres importants où nous avons une population grandissante, où il se fait de l'agriculture, où nous possédons de riches ressources naturelles, des pouvoirs d'eau, des mines, où nous avons encore une richesse forestière qui ne demande que l'activité pour son exploitation, si le Gouvernement, dis-je, prêtait attention à ces demandes, il ne s'engagerait pas dans la politique désastreuse de la construction de navires marchands, mais il pourvoierait à la complétion de son réseau de chemins de fer avant de prétendre, mais à tort, compléter le système de transportation en créant inutilement des navires, lorsqu'il y en a tant immobilisés aujourd'hui aux ports d'Halifax et de Saint-Jean. Au lieu de placer son argent dans une marine marchande, il pourvoirait à notre réseau ferrovière, à la complétion de ses embranchements et terminerait ce que les entreprises privées n'ont pas pu faire. C'est là le rôle du Gouvernement, et si jamais il y a une raison capable de justifier la nationalisation des chemins de fer auprès de ceux qui sont le plus revêches à ce système, ce serait bien de compléter le réseau de chemins de fer en pourvoyant ces régions nouvelles de colonisation, ou même ces régions relativement vieilles, des chemins de fer dont ils ont besoin. Les compagnies de chemins de fer n'étaient intéressées jusqu'à maintenant qu'à relier les grands centres, ce qui pouvait avoir pour conséquence immédiate de leur rapporter des bénéfices, mais le Gouvernement, puisqu'il possède maintenant la plus grande partie de nos chemins de fer canadiens, a pour devoir de compléter l'œuvre qui n'a pas été achevée par nos compagnies privées, et d'aider ces régions de colonisation, cette magnifique région de Labelle, par exemple, par la construction des embranchements qui y sont actuellement nécessaires pour leur existence et pour leur progrès. En ce faisant, le Gouvernement se trouvera à établir des réseaux rémunérateurs qui permettront de diminuer les déficits énormes qui vont s'accumulant d'année en année.

J'ai parlé sur cette importante question assez longtemps. Je croyais qu'il était de mon devoir de me lever pour protester et je l'ai fait avec grand plaisir. Je sais qu'en m'acquittant de ce devoir, je fais plaisir aux électeurs que j'ai l'honneur de représenter. Devrais-je être ici pendant encore plusieurs jours, pendant encore plusieurs nuits, pour résister à cette politique néfaste et désastreuse de la marine marchande, au vote inutile de ces millions qui vont toujours s'accumulant et grevant notre budget, que j'aurais la plus grande satisfaction; je pourrais retourner avec orgueil et le front haut auprès de mes électeurs pour

leur dire: "En me levant j'ai défendu vos intérêts", et je suis ici toujours pour défendre les intérêts du peuple.

M. TURGEON: Je vois que le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster) me regarde. Je pense qu'il trouve étrange que son appel persuasif d'il y a quelques minutes, appel adressé à la gauche pour qu'elle permette au ministre (M. Ballantyne) de faire rapport de l'état de la question, après l'adoption du crédit débattu n'a pas eu l'effet qu'il attendait. Si son appel pouvait atteindre l'esprit et le cœur d'un député de la gauche il sait très bien que ce seraient le cerveau et le cœur du député de Gloucester (M. Turgeon).

Cependant, je juge qu'il est en cette occasion de mon devoir d'exprimer, aussi brièvement que possible, mes vues sur cette grande question de la marine marchande du Canada, une question dont j'avais laissé la discussion à mes honorables amis de la Nouvelle-Ecosse et d'autres provinces parce qu'ils sont plus à même que moi de la discuter avec cette autorité puisée dans l'expérience du passé et dans l'exercice de leur propre profession. Le ministre du Commerce se souvient sans doute que, au cours de chaque session durant la guerre, je me suis levé et l'ai imploré, ainsi que le Gouvernement dont il fait partie, de commencer immédiatement la construction de navires marchands afin d'aider les alliés à transporter, non seulement des munitions, mais aussi des provisions pour venir au secours de la Grande-Bretagne en détresse, alors qu'il nous fallait utiliser tout l'espace disponible sur les navires pour entretenir les millions de soldats qui luttaient pour la démocratie et le salut du Canada.

Le moment est venu où les Etats-Unis ont compris qu'ils devaient se joindre aux Alliés dans la guerre et ils se sont trouvés dans une position assez semblable à celle du Canada, c'est-à-dire sans navires pour transporter les millions de soldats qu'ils voulaient envoyer aux Alliés. Pendant cette période, d'autres députés et moi avons demandé au très honorable ministre du Commerce et à d'autres membres du Gouvernement, de donner de l'aide à la Grande-Bretagne en transportant les soldats américains si indispensables pour mettre fin à la lutte dans laquelle les Alliés s'étaient engagés.

Le Gouvernement n'a pas tenté de construire un seul navire.

Je ne parlerai pas du débat sur la marine de 1911 lorsque nous avons, de ce côté de la Chambre, proposé une loi décretant la construction de vaisseaux qui auraient été si utiles durant la guerre et si avantageux pour le commerce après la guerre parce que, à partir de ce moment, nous aurions eu ces navires tout prêts pour le transport de notre commerce. Mais mes honorables amis de l'autre côté sont restés silencieux à cette époque et n'ont rien fait du tout. La presse du pays n'a jamais pu persuader aucun membre du Gouvernement d'entreprendre la construction d'un navire, soit pour la marine de guerre, soit pour la marine marchande. Enfin en 1917, quand mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie est entré dans le Gouvernement il a annoncé à la Chambre qu'il avait un programme naval tout prêt à nous soumettre. La guerre durait encore. Je me souviens qu'en parlant sur le budget, je l'ai félicité du projet qu'il énoncé. Mais il n'avait rien fait pendant trois ans et l'on commençait à construire des vaisseaux à ce moment-là. Néanmoins, comme je le pensais, il était encore temps de commencer. Mais la guerre cessa presque aussitôt que le Gouvernement entreprit la construction des navires marchands. Nous leur avons demandé de s'arrêter, parce que nous savions que l'Angleterre avait tous ces navires dont elle s'était servi pour le transport des munitions et des soldats, non seulement du Canada, mais des Etats-Unis et qu'il y avait plus de navires sur l'océan qu'il n'était possible d'en utiliser pour le commerce. Le Gouvernement s'y était pris trop tard, mais il était quand même déterminé à continuer. Il n'était plus sage de continuer cette politique et, aucune compagnie commerciale au Canada ou ailleurs dans le monde n'aurait voulu le faire. Le Gouvernement savait que le prix du fret avait augmenté énormément: douze cents pour cent de plus que les prix d'avant guerre à cette époque. Il savait qu'avec la cessation des hostilités et la cessation du transport des munitions et des soldats, avec une immense flotte à la disposition des pays intéressés, ces tarifs de fret baisseraient nécessairement aussi rapidement qu'ils étaient montés pendant la guerre et que par conséquent les nouveaux navires que l'on construisait devaient être un fardeau pour le pays. Mais aucun argument ne pouvait avoir d'effet sur l'esprit de mon très honorable ami et de ses collègues au sein du conseil.

Quand je suis venu à la Chambre vers neuf heures ce matin, l'honorable député de Saint-Jacques (Rinfret) avait la parole. Il disait que les députés ministériels avaient accusé ses collègues de l'opposition qu'ils s'étaient entendus pour continuer

le débat pendant la nuit, afin d'empêcher le vote. Pour contredire cette déclaration, je dirai à mon honorable ami que j'ai quitté la Chambre hier soir, contrairement à mon habitude, quelques minutes avant minuit, pensant que le Gouvernement avait simplement proposé ce crédit pour finir la journée et que dans quelques minutes mes honorables collègues suivraient mon exemple et rentreraient chez eux. Quand je suis venu ici ce matin et que j'ai entendu faire cette déclaration, j'ai résolu de la nier. Mon honorable ami me rendra le témoignage que si j'avais su que la séance devait se prolonger ainsi, je serais resté ici toute la nuit comme mes collègues. Quand nous demandons au Gouvernement de cesser le gaspillage d'argent dans la construction de navires qu'on ne peut pas utiliser, il nous dit qu'il a passé un marché et qu'il doit l'exécuter. J'ai toujours pensé, avec l'expérience que j'ai acquise des affaires des départements de l'administration du pays depuis vingt-cinq ans; que tout marché passé avec une société ou un particulier contenait une clause de résiliation après notification dans un délai déterminé au contrat. Aucun Gouvernement du Canada n'a signé de contrat qui ne contenait pas cette disposition. On a donné une commande à la Dominion Iron and Steel Company, en Nouvelle-Ecosse, pour 250,000 tonnes de plaques de tôle et après en avoir reçu 25 ou 30 p. 100, on a arrêté la commande en disant qu'on ne pouvait pas en utiliser davantage. Le Gouvernement aurait pu faire de même avec les différents chantiers de construction maritime du pays. C'est ce qu'il n'a pas hésité à faire quand il a voulu résilier un contrat ou arrêter une construction navale dans ce pays. L'Angleterre a construit des navires pendant un an ou deux dans les chantiers du Canada, par l'entremise de la commission des munitions. Le travail marchait sans interruption. On construisait des navires dont on croyait avoir besoin à l'avenir. Le Gouvernement n'était pas aussi sensible à l'époque au sujet des contrats. Il a dit pratiquement à la commission des munitions d'évacuer les chantiers du Canada et qu'il construirait lui-même ces navires à la place de la commission des munitions qui représentait le gouvernement anglais. Je considère cela très criminel.

Si l'humble député de Gloucester ou encore sir Wilfrid Laurier, à l'époque où il administrait les affaires du pays avait agi de cette façon et dit aux autorités de la Grande-Bretagne: "Je vous somme de cesser ce travail et je vais prendre votre place", le parti conservateur aurait-il assez énergiquement blâmé une pareille conduite. Cette attitude fut non seulement audacieuse, mais elle fut contraire aux relations amicales qui doivent exister entre le gouvernement anglais et l'un des dominions qu'abritent les plis du drapeau britannique. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas laissé l'Angleterre continuer l'exécution de ce projet, si elle le désirait? Après la paix, au cas où la Grande-Bretagne se serait trouvée en possession d'un plus grand nombre de navires qu'il ne lui en fallait, le Canada aurait pu acquérir de la métropole tous les navires nécessaires à la création de ce trafic maritime. Cependant, le Gouvernement a construit ces navires à l'heure qu'il est et il nous informe que quinze navires qui sont actuellement à l'ancre dans le port d'Halifax seront affectés à un certain trafic.

Je n'ai pas l'intention de mêler la question des chemins de fer à celle de la marine marchande aujourd'hui, car je désire être très bref. Je ne prétends pas que nous avons trop de voies ferrées. J'ai toujours pensé que si l'exploitation de nos chemins de fer n'est pas aussi avantageuse ni le service aussi efficace qu'il devrait l'être, cela n'est pas dû au fait que nous avons trop de voies ferrées, mais bien parce que nous ne fournissons pas à nos chemins de fer tout le volume de trafic qui leur appartient, puisque chaque année 70 pour 100 de notre trafic des grands lacs à Port-Arthur est détourné au profit des ports de Buffalo et de New-York.

Or, je le répète, pour ce qui est des relations entre nos chemins de fer et notre marine marchande, tout le trafic d'importation venant de New-York, de Philadelphie et de Boston, nous arrive par ces ports, de sorte que nos navires sont privés de cargaisons pour traverser l'océan à l'aller ou au retour. Nos honorables amis de la droite ont prétendu que la construction du Transcontinental a occasionné une dépense inutile au pays. Je ne crains pas de dire que, ce fut la dépense la plus utile et la plus patriotique que nous ayons jamais faite pour la construction des chemins de fer en Canada. J'ai la ferme conviction que ce sera là le verdict de l'histoire pour la plus grande honte des adversaires du projet de construction de cette voie ferrée.

J'adjure donc le Gouvernement, avec toute l'énergie dont je suis capable, d'étudier sérieusement le problème afin de voir s'il ne serait pas possible d'élaborer un programme plus conforme aux intérêts de la population canadienne. Pourquoi nos

honorables collègues insistent-ils comme ils le font sur la mise à exécution de ce programme de constructions maritimes, en face des énormes charges financières qui pèsent si lourdement sur les épaules du contribuable canadien? Le ministre a bien tenté de montrer un excédent de recettes provenant de l'exploitation des navires de notre marine marchande; cependant, j'ai tout lieu de craindre que ce bilan ne présente pas la situation sous son vrai jour et le ministre aura peut-être un bilan encore moins satisfaisant à soumettre au Parlement à l'expiration du présent exercice.

Le sol canadien, monsieur l'Orateur, récèle un peu partout des ressources naturelles fabuleuses. Pourquoi le Gouvernement n'adopterait-il pas les mesures nécessaires afin d'utiliser pleinement le chemin de fer Transcontinental? Cette voie ferrée fut construite dans le but de faire concurrence aux chemins de fer qui aboutissent au port de New-York, d'améliorer la situation du Canada et de transporter les produits agricoles de l'Ouest jusqu'au bord de l'océan. Ce chemin de fer fut construit de façon à avoir une puissance de transport supérieure à celle de n'importe quelle autre voie ferrée du continent nord-américain. Les auteurs de ce grand projet, monsieur l'Orateur, se sont laissés guider par toutes ces considérations le jour où ils adoptèrent une décision. La voie est construite de telle façon qu'une seule locomotive peut tirer un convoi de 60 à 90 wagons sur un parcours aussi uni que le plancher de cette salle. Le seul moyen de mettre un terme aux énormes déficits qu'a entraîné l'exploitation de nos chemins de fer, au cours des deux ou trois dernières années, c'est de développer par tous les moyens à notre disposition le volume de trafic qui passe par nos lignes. Je ne suis pas opposé au système de l'exploitation de nos chemins de fer par l'Etat. A ceux qui s'écrient dans un accès de désespoir: Remettez aux mains des anciens propriétaires les voies ferrées exploitées par l'Etat ou bien encore confiez-en l'administration à une compagnie particulière, je réponds: Faisons tout notre possible; développons ces réseaux de voies ferrées que nous avons construites afin de rapprocher les distances et de transporter directement nos produits des plaines de l'Ouest canadien jusque sur les marchés européens.

Monsieur l'Orateur, mon très honorable ami qui dirige les délibérations en ce moment doutera peut-être de mon jugement, mais il ne peut douter de ma sincérité. Je m'adresse donc à lui en toute confiance, non

pas à mon titre de député de Gloucester, mais à mon titre de citoyen, qui essaie de réfléter fidèlement l'opinion publique en Canada, et je l'adjure de prendre des moyens afin de mettre un terme à ce gaspillage. Si ce n'est pour une autre raison, que le Gouvernement adopte cette attitude dans son propre intérêt. Lorsque le peuple le verra revenir sur ses erreurs, il dira: Le Gouvernement a adopté la véritable ligne de conduite; nous allons l'appuyer. Tandis que si nous continuons à suivre les mêmes méthodes, nous aurons de nouveaux déficits à combler d'année en année. Nous devons nous attendre à un autre déficit l'année prochaine et tant qu'il en sera ainsi, pourquoi n'arrêterions-nous pas la construction de navires inutles? J'en appelle donc au Gouvernement dans l'exercice de son devoir—non pas envers l'opposition, mais envers le peuple canadien—et je l'adjure de mettre un terme à ces dépenses extravagantes.

J'espère toujours que mon très honorable ami le présent leader de la Chambre voudra bien tenir compte de ce que je dis et consentir à un ajournement. Dans l'intervalle, il étudierait l'affaire et lorsque, demain ou la semaine prochaine, nous y reviendrons il pourra présenter un programme susceptible d'obtenir peut-être notre appui.

M. EDWARDS: Monsieur le président, je serais le dernier dans cette Chambre à mettre en doute la sincérité de mon honorable ami, que je tiens maintenant et que j'ai toujours tenu en très haute estime; mais, après avoir écouté ce qu'il vient de dire de l'entreprise du Transcontinental, j'espère qu'il ne me reprochera pas de me servir d'un langage dur ou peu respectueux si je déclare que j'éprouve certain doute à l'endroit de son jugement. J'accorde à l'honorable député que nous avons en ce pays trop de chemins de fer; c'est là une vérité que d'un bout à l'autre du Canada on nous a assez bien fait comprendre, et c'est un point sur lequel il n'existe peut-être aucune véritable divergence d'opinions. Il me semble cependant, que les membres de la gauche feraient bien de parcourir l'histoire des quelques dernières années et ils y verraient jusqu'à quel point ils sont responsables du trop grand nombre de chemins de fer dont ils se plaignent aujourd'hui. Dans une discussion de cette affaire, ils pourraient, ce me semble, estimer la proportion dans laquelle ils sont responsables de ce déficit de 70 millions et, s'ils envisagent avec sincérité cette affaire, ils admettent être responsables d'un grosse

part de ce déficit; je pourrais même dire qu'ils en sont entièrement responsables.

Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, je n'ai pas pris la parole dans le but de discuter la situation des chemins de fer, mais pour dire quelques mots touchant la question que fait naître le crédit demandé. Pourrais-je me permettre d'appeler l'attention de la Chambre une minute ou deux sur une couple de circonstances. Le programme de constructions maritimes, qu'il s'agit dans le moment de continuer, fut lancé le 4 avril 1918. C'est ce jour-là, je crois, que fut demandée à la Chambre et votée la somme de 20 millions. Je pense ne pas me tromper en disant que cette politique fut à cette époque accueillie favorablement par les membres tant de la droite que de la gauche et que personne ne s'opposa au vote de ces 20 millions. Si l'on m'accorde que je ne me trompe pas, ceux qui ont consenti à l'inauguration en 1918 de cette politique de constructions maritimes, ceux qui ont donné leur consentement au crédit alors demandé, ceux qui cette fois-là n'ont fait aucune opposition à l'entreprise, doivent en toute justice assumer leur juste part de responsabilité dans la mise à exécution du programme et dans le vote au moins de cette somme de 20 millions.

Arrivons maintenant à l'année suivante. Ce fut alors 38 millions que l'on demanda, je crois, au mois de mai 1919. Dans cette dernière circonstance, le député de Gaspé (M. Lemieux), ou plutôt le député de Maisonneuve, vu que l'autre soir, c'est ainsi qu'on le désignait, a hautement loué le ministère d'avoir entrepris de construire des vaisseaux et de se préparer par là à soutenir les industries canadiennes. C'était donc au mois de mai 1919 et je pense avoir raison de dire que le distingué représentant de Marquette (M. Crerar), chef du parti progressiste, était alors membre du Gouvernement.

M. McCREA: C'est peut-être pour cette raison qu'il s'est retiré. Peut-être que sur ce point il ne s'accordait pas avec ses collègues.

M. EDWARDS: Peut-être bien, et l'honorable membre pourra sans doute nous le dire. Ce n'en est pas moins une vérité que j'énonce, et je ne crois pas que mon honorable ami puisse mettre en doute l'à-propos de mon assertion lorsque je déclare que l'honorable député (M. Crerar) ne peut en toute justice s'éviter d'avoir à répondre du vote de cette somme et de l'approbation donnée à cette politique. Quant à ceux qui dans le moment siègent à ses côtés et qui alors siégeaient parmi les ministériels, ils ont voté cette fois-là de la même manière que lui, et ils se trouvent dans la même situation de ne pouvoir éviter d'être responsables d'un deuxième vote de 30 millions, aussi bien que de l'appui donné par la Chambre à une politique de constructions maritimes. Sur un total de 70 millions, c'est donc 50 millions pour lesquels la responsabilité est connue.

J'arrive maintenant à la dernière session. Cette fois, ce fut 20 millions, si je ne me trompe, que l'on demanda et qui furent votés. Dans cette dernière circonstance, cependant, quelques-uns de ceux qui avaient appuyé le programme de constructions maritimes lors de ses débuts en 1918 et qui de nouveau en 1919, l'avait soutenu de leurs votes dans le cas des 30 millions, refusèrent leur appui. C'est là une circonstance que je ne saurais omettre de mentionner sans injustice. Le crédit n'en fut pas moins voté. A tort ou à raison, le parlement fédéral vota l'année dernière 20 millions pour cet objet. Voyons maintenant combien l'on propose d'ajouter à ces sommes. C'est bien 8 millions, il est vrai, que l'on demande aujourd'hui; mais il ne faut pas oublier que, sur celle de 20 millons votée l'année dernière, il n'a été effectivement dépensé qu'une somme de $15,334,000, de sorte que, sur celle de 8 millions demandée dans le moment, il faut déduire celle de $4,664,000 qui constitue un montant à voter de nouveau, montant voté l'année dernière par la législature; si bien qu'à vrai dire le seul argent que l'on demande à la Chambre de voter aujourd'hui c'est la somme de $3,334,000.

Voilà pour le programme de constructions maritimes. A qui la responsabilité? Je vois ici, devant moi, des députés qui ont appuyé non seulement le programme en 1918—unanimement adopté—mais encore en 1919, en votant le crédit de $30,000,000. Plusieurs d'entre eux ont vu le chiffre de $20,000,000 d'un moins mauvais œil à la dernière session, qu'ils ne le voient aujourd'hui. J'ajouterai que les $30,000,000 votés en 1919 furent votés à une époque où l'honorable député de Marquette (M. Crerar) était ministre et où la plupart des députés siégeant maintenant de l'autre côté de la Chambre, à ma droite, siégeant de ce côté-ci, et étaient en faveur du Gouvernement et, par conséquent, de ce crédit de $20,000,000. Quoi qu'il en soit, des opérations du Gouvernement par rapport à l'exécution de son programme, quiconque a voté en faveur de ce crédit de $30,000,000 s'est

rendu responsable de ce que le Gouvernement a fait et n'a pu faire que par suite de ce vote. Grâce à ce qui fut voté en mai 1919, l'exécution du programme fut poursuivie non seulement jusqu'à la fin de cette année-là, mais jusqu'à la fin de l'exercice, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars 1920. Député et ministre qu'il était alors, mon honorable ami le député de Marquette (M. Crerar participe donc à la responsabilité de ces travaux. Il ne fut pas conclu de marchés pour la construction de navires après le mois de décembre 1919. Si j'ai tort d'appuyer le programme du Gouvernement, certains députés ne sauraient être excusables de le combattre après l'avoir appuyé comme moi. Il ne fut pas conclu de nouveaux marchés après le mois de décembre 1919, et ceux que le furent dans ce mois-là ne l'auraient jamais été sans le crédit des $30,000,000 qu'ils ont approuvé comme moi.

L'hon. M. CRERAR: Il me semble qu'il a été conclu des marchés jusqu'en mai 1920.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il n'en a été conclu aucun depuis 1919.

M. EDWARDS: C'est ce que j'ai compris quand j'ai fait une déclaration. J'avoue que si l'honorable député de Marquette (M. Crerar) ou tout autre qui a approuvé le crédit des $30,000,000 peut établir qu'il fut passé des marchés après l'expiration de l'exercice, c'est-à-dire après le 1er avril 1920, il est exempt de toute responsabilité à cet égard; mais tout ce que le Gouvernement a fait en 1919 il n'a pu le faire que parce que le Parlement avait voté $30,000,000 à cette fin. Ce vote signifiait que nous autorisions le Gouvernement à poursuivre l'exécution de son programme et à passer des marchés pour la construction des navires. Serait-il possible d'arriver à une autre conclusion? Il ne fut pas donné d'adjudication après le mois de décembre 1919. Que certains députés ne cherchent donc pas à me blâmer d'avoir voté en faveur de ce crédit, après l'avoir approuvé comme moi. Leur véritable but se devine facilement, ils ont saisi l'occasion de prononcer de beaux discours pour faire croire à leurs électeurs qu'ils tiennent à l'économie, voilà tout.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) en a profité pour exposer encore quelques-unes de ses fausses théories sur le libre-change; il en a toujours en réserve et il sait profiter de toute occasion pour en parler. D'autres nous ont déclaré qu'ils approuvaient notre programme de constructions maritimes en 1918, mais à titre de mesure de guerre, parce que la guerre battait alors son plein. J'admettrai pareille raison chez un député comme mon honorable ami de Gloucester (M. Turgeon), mais devrais-je l'accepter de la part de députés comme mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff)? Je ne puis l'accepter de la part d'aucun député qui a cru devoir prendre l'attitude que celui-ci a prise à une certaine époque où nos soldats demandaient des renforts.

Il a fait feu et flamme pour les empêcher de se rendre là-bas. Il pouvait alors utiliser ces vaisseaux, non dans l'intérêt des Alliés, mais pour envoyer les hommes en mer afin qu'ils ne fussent pas en état de répondre à l'appel aux armes. Aussi, lorsque l'honorable député donne comme raison de son approbation du programme de 1918 que ce programme était une mesure de guerre, je déclare qu'il lui faut raconter autre chose pour me convaincre. Je ne pense pas que son passé soit de nature à prouver une semblable assertion de sa part. La Chambre a passé toute la nuit à discuter cette question et je crois que nous pouvons l'examiner un instant.

M. CAMPBELL: Etes-vous en mesure de dire si aucune de ces commandes de navires aurait pu être annulée ou ne l'aurait pas été?

M. EDWARDS: Franchement, je ne suis pas en mesure de le dire; le ministre de la Marine devra répondre à cette question.

M. CAMPBELL: Des entreprises de chemins de fer ont été annulées, et je ne conçois pas pourquoi la même chose n'aurait pas pu avoir lieu au sujet des vaisseaux.

M. EDWARDS: Je ne suis pas en état de donner une réponse à mon honorable ami. D'après ce que je connais moi-même, je sais que dans la cité de Kingston, où se trouve un petit chantier de construction, celui de la compagnie Collingwood, on désirait beaucoup, l'avant-dernier hiver, obtenir la commande d'un nouveau vaisseau. Je sais qu'au mois de décembre 1919, là-bas, à Vancouver, on a instamment supplié le Gouvernement d'accorder une commande ou deux, afin de remédier à la situation créée par le manque de travail, car les soldats revenaient en grand nombre et il régnait un grand malaise. Dans différentes parties du pays, les gens étaient menacés du chômage forcé et il fallait prendre des mesures. Je puis avouer franchement que je ne suis pas en mesure de dire à quel point le ministère a été influencé dans le place-

ment des commandes par l'état de choses qui régnait alors et par les appels pressants qui se faisaient entendre. En ce qui me concerne, je consens à accepter ma part de responsabilité pour l'ouverture de cet autre crédit de $3,300,000—qui est réellement tout ce qu'on nous demande—pour mettre la dernière main à un programme de constructions maritimes qui a été unanimement accepté en premier lieu. Le premier crédit de 20 millions de dollars a été adopté sans opposition; le deuxième crédit de 30 millions a été adopté, sinon sans opposition, du moins après des éloges de membres marquants de la gauche; et pour ce qui est de cette dernière somme, je suis prêt, quant à moi, à accepter ma part de responsabilité. A tout prendre, à quoi cela se résume-t-il?

M. CAMPBELL: Y a-t-il plus lieu de compléter ce programme que d'autres qui ont trait à des entreprises différentes?

M. EDWARDS: Oui, je le pense. Je ne reproche pas à mon honorable ami d'avoir sans cesse à la pensée l'établissement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. CAMPBELL: Je n'en ai pas parlé.

M. EDWARDS: Eh bien! je ne me donne pas pour un clairvoyant, mais je parierais dix contre un que je ne me suis guère trompé. Si je représentais la circonscription de mon honorable ami, je crois que j'aurais probablement agi comme il a fait l'autre jour. J'aurais prononcé en cette enceinte un discours que j'aurais pu transmettre à mes commettants pour leur prouver que je bataillais ferme dans leur intérêt pour obtenir la construction de cette voie ferrée. Or, cela est de jeu, et je ne critique aucunement cette ligne de conduite. Cependant, sans entrer dans le détail, je crois qu'on pourrait invoquer des raisons en faveur du parachèvement d'entreprises ayant trait au programme du Gouvernement relativement à la navigation, tandis que des raisons aussi fortes pourraient être données de ne pas compléter le chemin de fer de la baie d'Hudson maintenant. Toutefois, je puis dire pour ma part que j'espère que le jour n'est pas éloigné où nous verrons le parachèvement de la ligne qui tient au cœur de mon honorable ami. Je l'espère sincèrement.

M. CAMPBELL: Cependant, vous refusez de voter en faveur du projet.

M. EDWARDS: Pas cette année; s'il vient sur le tapis cette année, je ne l'appuierai pas.

M. CAMPBELL: Fort bien! Je n'appuierai pas ce projet-ci cette année.

M. EDWARDS: Je ne pense pas que vous le fassiez, et cela m'amène précisément au point où je voulais en venir. Comme d'autres l'ont fait hier soir et hier après-midi, mon honorable ami dira pour quels motifs il n'approuve pas ce projet. C'est là un privilège de la députation. Mais cela fait, à quoi bon gaspiller tout le temps? Le Gouvernement doit assumer la responsabilité de ce crédit, et nous finirons par l'adopter. Les députés de la gauche ayant fait connaître leur sentiment au pays et ayant déclaré qu'ils ne voulaient pas de ce crédit, après avoir persisté dans leur opposition durant toute la nuit, devraient être persuadés que le public est pleinement au courant de leur attitude à ce sujet.

Cela étant, quel bon sens y a-t-il à perdre plus de temps pour discuter le sujet? Y a-t-il parmi la gauche des députés qui n'ont pas fait savoir qu'ils s'opposent au projet? De grâce, qu'ils prennent la parole et expriment leur avis. Après cela, que leur reste-t-il à faire? Pour ma part, je suis prêt, pour les motifs que j'ai donnés, à appuyer le cabinet dans cette affaire; les députés de la gauche sont aussi prêts, pour les raisons qu'ils ont fait connaître,—je n'entreprendrai pas d'examiner s'ils sont de bonne foi—à refuser ce crédit. Fort bien! S'étant prononcés, ils doivent comprendre combien il est futile de s'y opposer davantage. Voilà tout ce que je tiens à dire maintenant. Je ne veux pas que certains députés cherchent à rejeter la faute, si faute il y a, sur le ministère pour son programme de construction navale qui a obtenu leur appui au commencement, lorsqu'ils ont voté la masse de l'argent dépensé jusqu'à ce jour pour l'exécution de ce programme.

M. PEDLOW: La députation en général —surtout les membres de l'opposition—sont extrêmement reconnaissants envers mon honorable ami (M. Edwards), qui leur a conféré le privilège d'exprimer leur avis sur le sujet. J'espère cependant qu'il aura l'obligeance de reconnaître que les membres de tous les groupes de l'opposition connaissent ce privilège et sont prêts à se prévaloir de leur droit. Le fait qu'ils se sont tenus dans les premières tranchées, plusieurs d'entre eux toute la nuit, pour défendre leurs opinions au sujet de la politique du ministère prouve qu'ils connaissent leurs prérogatives et aussi qu'ils sont prêts à en faire usage. Le député de Fron-

tenac a sérieusement pris à partie le représentant de Lunenburg (M. Duff), qui a donné carrière à la présente discussion. Il a fait allusion à sa conduite durant la guerre, et bien que je ne voie pas que cela se rapporte au sujet que nous traitons, je suis d'avis que la conduite du député de Lunenburg durant la guerre soutiendrait avantageusement la comparaison avec celle de mon honorable ami.

M. McCREA: Elle vaut beaucoup mieux.

M. PEDLOW: L'honorable député a dit que l'opposition ne s'est pas opposée à ce crédit l'an dernier; s'il veut bien lire les pages du hansard se rapportant à l'examen de ce crédit, l'an dernier, il s'apercevra que plusieurs députés, y compris le représentant de Lunenburg (M. Duff), ont fortement objecté à ce crédit.

M. EDWARDS: Je rappellerai à mon honorable ami que je n'ai rien dit de tel.

M. PEDLOW: Si j'ai mal saisi la pensée du député de Frontenac (M. Edwards) je le regrette; cependant, je suis encore d'avis que c'est l'idée qu'il a laissée à la Chambre. Nous ne sommes pas ici aujourd'hui pour agiter le drapeau. Je crois que les membres de la gauche peuvent partager les honneurs avec les députés de la droite en ce qui a trait aux œuvres et aux services de guerre, et que des allusions de cette nature sont inutiles. C'est là de l'histoire ancienne qui ne se rapporte pas au sujet que nous examinons aujourd'hui.

En 1918, en 1919 et même en 1920, des députés de la gauche ont approuvé ce programme de constructions maritimes; mais il saute aux yeux qu'ils ont reconnu leur erreur et qu'à cet égard ils diffèrent des membres du parti ministériel.

Le député de Frontenac (M. Edwards) soutient que nous devrions persister à dépenser $192 par tonneau pour construire des vaisseaux qui ne valent que $35 à $42 par tonneau aujourd'hui, vu que le projet a été approuvé un jour, et bien qu'il soit admis qu'il est ruineux. Est-ce de bonne politique? Je vous le demande, monsieur le Président, et je le demande au ministre des Chemins de fer, est-ce bien pratique? Je voudrais que le ministre de la Marine et des Pêcheries élève la voix pour dire dès maintenant, s'il lui en prend fantaisie, que cela est pratique. On a donné à entendre que ce marché est sacré, vu que le Gouvernement l'a passé; cependant, il est notoire que les marchés passés durant la guerre par l'Etat, par les industriels, par les importateurs et par les hommes d'affaires du monde entier ne sont pas considérés actuellement comme entourés de cette auréole. En plusieurs cas, ces marchés ont été annulés et rétablis sur un juste pied. Je connais plusieurs cas où des industriels et des importateurs ont obtenu ce privilège et où de nouvelles conditions ont été établies à la satisfaction de deux intéressés. Pendant l'intervalle qui s'est écoulé depuis la signature de l'armistice, le Gouvernement a exercé ce droit-là, il a annulé des commandes de munitions et réglé l'affaire de manière à contenter les parties en cause. Pourquoi n'exercerait-il pas le même droit relativement à la construction de vaisseaux qui sont inutiles, de vaisseaux qui resteraient à l'ancre auprès des seize autres qui sont retenus dans le port d'Halifax? Le Gouvernement a exercé son droit en annulant des marchés de guerre relatifs à des fournitures d'étoffe, et je sais que, en d'autres circonstances, il a payé une prime de trois quarts de million pour l'annulation de ces marchés. Je suis d'avis que le Gouvernement a fait là un sage règlement.

J'ai été enchanté de voir le ministre du Commerce et de l'Industrie revenir à la Chambre ce matin, frais et dispos, après s'être reposé, alors que d'autres ont travaillé toute la nuit sans aucun résultat. Il s'est rendu compte immédiatement de la situation et a proposé l'adoption. Il était évident pour lui que le comité en était arrivé à un point où il ne pouvait plus rien faire de bon sans l'application du règlement.

A en juger par l'humeur de l'opposition et par le ton de ses observations, il prévoyait que le ministère ne pourrait faire adopter l'item de $8,300,000 sans avoir recours au seul moyen disponible, la clôture. J'abonde dans le sens de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) à ce sujet. Je déteste la clôture, mais, comme il l'a fait observer, c'est une mesure qui a été adoptée par tous les gouvernements du monde civilisé. S'il est évident — et je suis sûr que ce l'est pour le Gouvernement —que cet article ne sera pas approuvé sans que le Gouvernement se serve du seul moyen qu'il a à sa disposition, alors le ministère devrait se rendre, avec raison et dignité, à l'appel de l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret), et, après lui, des honorables députés de Frontenac (M. Edwards), de Red-Deer (M. Clark), de Gloucester (M. Turgeon), de Sherbrooke (M. McCrae) et autres. Cet item n'est qu'un à-compte de la somme demandée par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

J'ai calculé, durant le débat, qu'il reste un tonnage de 114,470 à construire, et à $192 le tonneau, ces constructions monteront à $22,978,240. Si nous adoptons ce crédit de 8 millions destinés à ces travaux, ce n'est qu'un à-compte du montant nécessaire pour toute l'entreprise, c'est-à-dire environ un tiers. C'est une proposition qui ressemble à un feu follet. Nous n'avons aucun but. Le ministre de la Marine aurait mieux fait de bénéficier du privilège concernant tous les marchés faits durant la guerre et d'annuler ceux des vaisseaux dont la construction n'était pas encore commencée. Cette conduite eut été sage, mais l'attitude du ministre est loin d'être sensée. Ce n'est pas agir d'après le principe des affaires que de continuer à dépenser $192 pour une valeur de $35.

L'honorable député de Sherbrooke (M. McCrae) dit que non seulement cela n'a pas de sens commun, mais que c'est de la démence. Je dirai que c'est pire que de la démence. Aucun homme d'affaires ne se conduirait de la sorte. Le ministère ne peut faire ratifier ce crédit que par la clôture. Je le prierais donc de songer sérieusement s'il ne serait pas possible et sage d'annuler ces marchés et d'en venir à une entente avec les compagnies qui ont signé ces marchés. On dirait, ma foi! que le ministre des Chemins de fer, avec ses voies ferrées, et le ministre de la Marine avec ses vaisseaux, ont concouru entre eux pour savoir qui aurait, l'an dernier, le plus gros déficit. Le ministre des Chemins de fer en présentant son déficit de 70 millions, dit: Le voici, mes amis, parlez, qu'allez-vous en faire? Le ministre de la Marine ne va pas jusque-là, mais selon les calculs d'un expert dans les affaires maritimes, l'honorable député de Lunenburg, le déficit de l'exploitation de la marine marchande du ministre n'a pas été moins de 59 millions. Cette déclaration a été faite sur le parquet de la Chambre et personne n'a réussi à la contredire avec raison. Les chiffres de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) portent la conviction dans les esprits, et personne ne peut sérieusement les réfuter. Le ministre du Commerce et de l'Industrie a affirmé, ou peut-être a supposé, qu'aucune idée neuve n'avait été émise de la nuit, qu'il n'y avait rien eu de fait et que l'opposition se contentait de tuer le temps. Comme membre de l'opposition, je veux bien continuer à tuer le temps jusqu'à ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries nous donne les renseignements satisfaisants que nous avons demandés toute la nuit. Je vois ici un item que ne peut nier le ministre des Finances; je parle de l'écart de $148,175.86. Je cite les chiffres de l'état même du ministre, page 1334 du hansard non revisé.

Je trouve au compte des travaux, 1920, qu'un crédit de $667,665.46 a été déduit pour dépréciation. Dans le rapport présenté subséquemment à la Chambre par le ministre de la Marine et des Pêcheries, je trouve un autre crédit pour dépréciation dont le total indique $815,842.32. C'est un item transféré au bilan par le ministre en soumettant le résultat annuel. La différence entre ces deux comptes est donc de $148,175.86. Nous devrions avoir une explication de cette différence. Pour le simple particulier, cette somme est énorme, quoiqu'elle puisse paraître plutôt insignifiante ici. Je la crois assez considérable pour que l'opposition ait raison de retarder ce crédit jusqu'à ce que nous en ayons une explication satisfaisante. Nous avons demandé toute la nuit quels avaient été les profits de ces divers navires, et l'honorable député de Lunenburg nous a dit que plusieurs de ces navires avaient navigué lestés de terre. Il eut été mieux de laisser ces navires dans le havre de Halifax, ou dans quelqu'autre havre. On nous a dit qu'ils avaient été construits aux fins du commerce d'exportation du Canada, mais ils ont été engagés dans le commerce côtier dans la Méditerrannée, transportant des cargaisons d'un port de la Méditerrannée à un autre port. Vu que le Gouvernement doit chercher dans tous les ports mondiaux un commerce pour ces navires, il ne me semble pas raisonnable de continuer à construire des navires soi-disant dans le but de développer le commerce canadien, et de les utiliser, ainsi ensuite, ce qui se fait au dépens des contribuables du pays. Le ministre des Chemins de fer, il y a quelque temps, lorsque la question lui a été posée, nous a dit que l'un de ces vaisseaux était employé pour le commerce du Canada au Sud-Africain; on lui a demandé quelle classe de marchandise le navire transportait du Sud-Africain au Canada, mais il ignorait complètement ce que transportait ce navire. Nous voudrions savoir quelle proportion des 8 millions sera employée au remaniement de ces navires qui sont dans le port de Halifax. Je comprend que la plupart de ces navires n'ont pas été en usage depuis plus de deux ans. Il n'est pas raisonnable d'avoir à réparer un navire dont la première couche de peinture est à peine usée.

J'ai demandé avec instance que ces adjudications soient annulées et cette demande est raisonnable. Le Gouvernement a jugé à propos d'annuler divers contrats de

munitions, tissus et plaques d'acier; les compagnies de chemins de fer, me dit-on, ont annulé de fortes adjudications faites durant la guerre et la période de construction. Le Gouvernement ayant exercé son droit d'annuler les autres adjudications depuis la guerre, je lui demanderai d'étudier sérieusement l'apropos d'annuler aussi les adjudications pour les autres navires en construction, épargnant ainsi de fortes dépenses aux contribuables canadiens. Je m'objecte à la continuation de ces contrats. Il est peu probable qu'ils soient d'aucun profit pour les intéressés. Quelques entrepreneurs et quelques ouvriers pourraient tirer avantage de la continuation de cette entreprise, mais le public, en général, aurait à en payer les frais. Il serait dans l'intérêt national tôt ou tard qu'il y eut quelque entente entre le Gouvernement et les entrepreneurs en vue de l'annulation de ces contrats. Les navires actuellement en construction pourraient peut-être être terminés et vendus, mais nous négligerions notre devoir si nous permettions au Gouvernement, sans protestation de notre part, de continuer de construire des navires seulement pour l'usage du commerce du Canada. J'unis avec plaisir mes protestations à celles des honorables députés de l'opposition — et je suis heureux que tous les honorables députés de la gauche, y compris les agrariens, s'y opposent. Ce vote ne sera certainement pas adopté à moins que le Gouvernement ne prenne les mesures les plus énergiques qu'il soit en son pouvoir d'employer.

M. LANCTOT (texte) : Monsieur le président, je crois que l'honorable ministre de la Marine ne pourra pas se plaindre que je fais de l'obstruction à ce montant de huit millions, car c'est la première fois que je me lève à cette session pour discuter sur la marine marchande que le Gouvernement a commencé il y a trois ans. Je me demande pourquoi poursuivre cette politique insensée, pourquoi dépenser encore des millions et des millions lorsque l'expérience du passé nous prouve que toutes les entreprises du Gouvernement ont fait subir des pertes terribles au peuple de ce pays. J'admettrai avec vous, monsieur le président, que nous avons affaire à un gouvernement des plus malchanceux. Il a pris possession de presque tous les chemins de fer du pays et ceci nous a amené des déficits énormes. Il a entrepris de construire des navires, le coût de la construction a baissé de 80 p. 100 depuis et le Gouvernement paie toujours le même prix, c'est-à-dire $192 la tonne, alors que cela ne vaut plus que $40 à $45. Je me demande pourquoi l'honorable ministre a donné des contrats pour aussi longtemps quand il aurait pu faire comme d'autres pays et résilier ces mêmes contrats si les prix changeaient, ou bien donner des contrats d'année en année, afin de ne pas payer en 1920 et en 1921 des prix trois fois plus élevés que lorsque les contrats ont été accordés.

Maintenant, on nous accuse d'avoir favorisé cette marine marchande. En autant que je suis concerné, monsieur le président, je dois dire que je n'ai jamais favorisé aucune entreprise de ce Gouvernement. Si certains de mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre ont voulu appuyer le ministre de la Marine dans la construction d'une marine marchande, c'est leur affaire, je n'ai pas à y voir; cependant, je trouvais dans ce temps-là qu'ils avaient bien tort de seconder ce Gouvernement, et vous admettrez avec moi, monsieur le président, que je n'ai jamais appuyé le Gouvernement pour ce qu'il a fait depuis 1914, et plus particulièrement depuis 1917 jusqu'à aujourd'hui, et je ne me propose pas de le faire dans l'avenir. Cette entreprise de construction d'une marine marchande va coûter au pays probablement aussi cher que nos chemins de fer si je comprends bien ce qui a été dit devant cette Chambre depuis quelques jours et plus particulièrement ce qui a été mis dans le hansard par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff). Non seulement le Gouvernement doit payer pour la construction de ses navires quatre fois ce que cela vaut, mais en plus il devra solder une note assez respectable de la Dominion Steel pour la résiliation d'un contrat. N'est-il pas vrai, monsieur le président qu'aux Etats-Unis on a pourvu à ces cas-là et que le gouvernement avait le droit en aucun temps de résilier ses contrats? Mais ici, notre Gouvernement qui est toujours généreux pour les grandes corporations et qui ne veut rien faire pour leur déplaire, n'a pas mis de clause semblable dans ses contrats et nous sommes maintenant à la merci de la Dominion Steel qui, après les élections et peut-être avant, enverra une note qu'il faudra que Baptiste paie encore. Je me demande si nous, les commerçants, nous, de la classe agricole, nous pourrions faire des marchés tels que ceux qu'a faits l'honorable ministre de la Marine? Je me demande si un cultivateur de l'Ouest aurait pu vendre son blé, il y a trois ans, pour trois années à venir, lorsqu'il valait $3 le minot, et conserver ce prix pendant trois ans? Je me demande également si moi-même j'aurais pu vendre le foin, il y a trois ans, pour $30 la tonne et exiger que

ce prix soit maintenu pour trois ans à venir? Je ne crois pas qu'aucun homme sérieux aurait fait affaires avec moi, ni avec les gens de l'Ouest, à de telles conditions, mais notre Gouvernement, qui passe pour un Gouvernement sérieux, fait des contrats avec les chantiers maritimes pour deux et trois ans, toujours aux mêmes prix; quand bien même ces prix baissent à $40 ou $45 la tonne, il faut toujours payer $192.

J'entends souvent parler dans cette Chambre de cette questions des chemins de fer. Il est vrai que c'est un éléphant blanc sur le dos du peuple canadien, mais je suis toujours surpris d'entendre les honorables députés de la droite. Ils ont l'air de vouloir faire croire au peuple que le parti libéral est responsable de cet état de choses. Si je me rappelle bien, les conservateurs sont au pouvoir depuis 1911 et avant les élections de 1911, le Gouvernement d'alors a accordé au Canadien-Nord trente-cinq millions pour conduire le chemin de fer de Port-Arthur à Montréal, mais cette construction ne fut pas faite avant l'arrivée au pouvoir de ces messieurs. Donc, ils avaient parfaitement le droit, après les élections, d'arrêter cette construction, d'exproprier Mackenzie et Mann, tel qu'ils l'ont fait depuis, mais trop tard. S'ils avaient été des hommes d'affaires, ils auraient exproprié Mackenzie et Mann après les élections de 1911, ils auraient pris possession de tous les embranchements de l'Ouest afin d'en faire des "feeders"pour le Transcontinental national. De plus, s'ils avaient terminé le Transcontinental tel que commencé sous l'administration de sir Wilfrid Laurier et tel que convenu par le contrat avec le Grand-Tronc, ils auraient eu le plus beau chemin de fer du pays et nous n'aurions eu que deux transcontinentaux au lieu de trois. Maintenant, il viennent dire dans cette Chambre qu'ils n'ont pas fait d'erreurs plus graves que nous. Ils ont continué la construction du chemin de fer Nord-Canadien jusqu'à Vancouver, sur la côte du Pacifique, après 1911. Pourquoi? Pour favoriser la politique de M. McBride qui, si on l'avait laissé faire aurait certainement mis la province de la Colombie-Anglaise en banqueroute. Alors, est-ce leur ouvrage ou la nôtre? Je dis que c'est l'ouvrage de ce Gouvernement depuis 1911. Et maintenant, je connais un peu les causes de cette politique de chemins de fer. C'est toujours la même chanson. C'est que Mackenzie et Mann, ayant obtenu en 1911 les trente-cinq millions du gouvernement libéral, ont dû contribuer à la caisse électorale du parti conservateur une somme de trois ou quatre millions pour faire les élections de 1911. Et on vient dire que nous n'avons pas protesté contre cette marine marchande? Les conservateurs ont-ils protesté, eux, en 1911, contre l'octroi des 35 millions pour Mackenzie-Mann? Ils n'ont jamais enregistré de vote sur les chemins de fer parce qu'ils étaient certains, par l'entremise de Mackenzie, d'avoir une bonne partie des trente-cinq millions afin de combattre Laurier. "Anything to beat Laurier". Qu'ils ne nous jettent pas la pierre, car ils sont les plus grands coupables.

Il faut que cette politique désastreuse pour le pays change. Et là-dessus, je ferai remarquer en passant que je loue le principe adopté par mes honorables amis du parti agraire, que chaque côté devra veiller à la ré-élection de ses candidats. Monsieur le président, si nous avons aujourd'hui des dettes aussi énormes, c'est dû aux élections, c'est dû à la préparation des élections, c'est dû à l'achat des journaux en bloc pour favoriser la politique d'un parti, car pour cela il faut de l'argent et quels sont ceux qui fournissent cet argent? Ce sont les magnats, les chemins de fer, les banques et les gros manufacturiers. Et croyez-vous que, en retour, ces messieurs ne s'attendent pas de se refaire, comme on dit communément? C'est cela qui ruine les pays. Il faudrait faire pour le Parlement ce qui est fait quand le conseil municipal d'une paroisse se trompe en fait de travaux publics dans ses limites. Les intéressés ne permettraient pas que le coût de tels travaux soit 400 pour cent plus élevé que s'ils étaient exécutés par un contracteur au prix courant du marché. Si une telle chose se produisait et si un tel conseil payait des prix exorbitants, les intéressés pourraient s'adresser à une cour de justice et auraient certainement gain de cause, car les conseils municipaux peuvent être appelés à rendre compte de leurs actes devant les tribunaux et à être condamnés s'il y a lieu; mais cette Chambre est la plus haute cour de justice du pays, il n'y a pas de tribunal supérieur, et c'est ce qui lui permet d'adopter les projets les plus insensés et les plus dispendieux pour le peuple.

Quand on vient parler dans cette Chambre, que ce soit sur n'importe quel sujet, on finit toujours par parler de la guerre. Mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) n'a pas été capable aujourd'hui de dire un mot sur le marine marchande sans y faire intervenir la guerre, sans invoquer ce que l'honorable député de tel comté a fait et ce qu'il n'a pas fait. Eh bien, monsieur le pré-

sident, j'ai fait pour ma part ce que je devais faire et je ne crains les reproches de personne, mais je voudrais que l'on cesse de parler de ces choses et que l'on parle d'affaires.

Vous avez entendu dire souvent, monsieur le président, que le transcontinental de sir Wilfrid Laurier, comme on l'appelle, ne devait coûter que treize millions, et jai remarqué souvent que quand on mentionnait ce chiffre de treize millions, il était accueilli pas des applaudissements prolongés du côté du Gouvernement. Le très honorable député de King (sir Robert Borden), a souvent mentionné ce chiffre devant nous. Treize millions pour bâtir 1,800 milles de chemins de fer! Je n'ai jamais cru que l'ancien premier ministre était sérieux quand il lançait sa bombe de treize millions pour un chemin de fer de 1,800 milles. J'ai toujours laissé faire et je m'aperçois qu'à venir jusqu'à aujourd'hui mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre n'en ont jamais fait la remarque; or, j'ai pensé qu'il était à propos que je relève cette assertion. Si je comprends bien, le gouvernement Laurier, qui a conçu le projet du transcontinental, a déclaré que le chemin de fer, après sa construction, serait remis au Grand-Tronc qui l'exploiterait pendant sept ans sans payer d'intérêts au Gouvernement, ce qui se trouverait à coûter au pays en intérêts non payés une somme de $15,000,000. Après ces sept années le Gouvernement devait louer le chemin de fer au Grand-Tronc pour 49 ans, ce dernier devant payer un intérêt annuel de 3 pour 100 sur le coût total de la construction du chemin de fer. C'est tout ce que j'ai compris. Si l'ancien premier ministre, qui peut venir dans mon comté s'il le désire, venait déclarer à mes électeurs que le transcontinental construit par sir Wilfrid Laurier, ne devait coûter que treize millions, je suis certain que mes électeurs ne le prendraient pas au sérieux. C'est simplement un "bluff" politique. Moi-même qui suis un homme pratique, qui connais ce que c'est qu'un dollar, qui ai travaillé et tenu les manchons de la charrue, je ne suis pas toujours prêt à me laisser berner par les politiciens. Je voudrais que cet état de choses cesse dans cette Chambre, que l'on parle d'affaires, et qu'on en parle sérieusement.

Maintenant, est-il possible pour un gouvernement comme celui-ci d'administrer des chemins de fer et une marine marchande? Je vous réponds que non, monsieur le président, parce que je connais trop les membres du Gouvernement. Ils ne peuvent rien faire qui rapporte quelque chose. D'abord je ne leur reconnais aucun talent si ce n'est celui de favoriser dans la politique leurs petites affaires. Ces messieurs sont directeurs ou ont des parts dans les grandes compagnies et ils ont plus à cœur l'intérêt des compagnies que celui du public. Je n'ai pas encore vu ce Gouvernement faire quelque chose pour le bien du peuple. Ce que je comprends bien, par exemple, c'est qu'ils n'ont pas fait comme nous, car le parti libéral, lui, après avoir détenu le pouvoir pendant quinze ans et demi a dû se retirer aussi pauvre qu'il l'était en 1896; au contraire du parti libéral, qui a toujours été opposé à la nationalisation des services d'utilité publique, le Gouvernement actuel s'est dit: Nous allons prendre possession de toute la chose publique; nous aurons non seulement les employés civils, mais nous aurons aussi tous les employés de chemins de fer du pays et les employés de notre marine marchande. Alors, nous allons contrôler le peuple de ce pays, et que cela coûte ce que cela voudra, nous réussirons quand même. Je comprends que cela va mettre sous leur contrôle un grand nombre d'électeurs, mais je crois d'un autre côté que ces derniers ne voteront pas tous pour eux et de plus il y a le peuple qui paie pour ces projets ruineux qui voit ce qui se passe dans les coulisses et qui leur donnera leur congé aux prochaines élections.

Je ne voudrais pas m'éloigner du sujet. Qu'y a-t-il de si pressé à voter un montant de huit millions pour la marine marchande? Nous n'avons pas les moyens cette année; pourquoi ne pas remettre ce montant aux estimés de l'année prochaine? L'honorable député de Nelson (M. Campbell) se plaignait encore hier au sujet du chemin de fer de la Baie d'Hudson pour lequel il y a vingt et un millions de dépensés. Je crois qu'il est plus important de terminer ce chemin de fer, dont le coût de construction a été plus que remboursé par la vente des terres qu'il longe, que de continuer la construction des bateaux, alors qu'on n'a pas suffisamment de fret pour les navires que nous possédons déjà et alors que nous accumulons des déficits énormes. S'il est à-propos, afin d'économiser, de remettre la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson à un an, deux ans ou trois ans, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas aussi sage pour le ministre de la Marine de remettre son projet à l'année prochaine ou même plus tard. Il n'aurait qu'à finir les vaisseaux commencés, à ne pas en entreprendre d'autres et à s'arrêter là. Car, comme le disait l'honorable député de

Sherbrooke (M. McCrea), les taux de fret océanique vont baisser dans la proportion de 90 p. 100. J'ai un peu d'expérience de ce qui existait avant la guerre, j'ai été un expéditeur de foin pour l'Europe et avant la guerre, nous pouvions expédier du foin par le port de Montréal, à compter de l'ouverture de la navigation jusqu'au mois de juillet, pour douze chelins, à Liverpool, et des fois quinze ou dix-sept et demi pour Glasgow. Vous savez que les années passées on ne pouvait pas expédier une tonne de foin en Angleterre à moins de $20 et $30 la tonne. Alors, si le ministre de la Marine a cru être encouragé par le fait que le nombre de bateaux construits en l'année 1919 lui a rapporté quelques profits, il ne peut pas compter que les taux vont se maintenir aux mêmes prix, parce que tous les pays du monde ont maintenant des marines marchandes plus considérables qu'avant la guerre, et étant donné que les pays d'Europe sont ruinés et qu'ils achètent très peu, il n'y a presque pas de transportation par eau. Il disait l'année dernière qu'il aurait pu vendre ses bateaux avec profit. Je crois qu'il a manqué la chance de rembourser au peuple de ce pays l'argent placé dans cette construction; c'est pourtant le conseil que lui ont donné plusieurs députés de ce côté-ci de la Chambre, des gens d'une grande expérience, tels que mes honorables amis de Guysborough (M. Sinclair) et de Lunenburg (M. Duff), qui connaissent mieux que le ministre de la Marine et mieux que moi-même ce qu'il faut faire et ce qui concerne l'acquisition d'une marine marchande. Il est peut-être encore temps; il vaut toujours mieux, quand le marché est instable, vendre immédiatement et ne pas retarder. Quand un homme a réalisé 75 à 80 p. 100, il dort tranquille, tandis que quand il garde son stock, il en devient malade. Cela me surprend que l'honorable ministre ne soit pas malade à cause du coût exorbitant de sa marine marchande; il est vrai que ce n'est pas lui qui paie: c'est le pays, et cela, lui permet de dormir tranquille.

Il y a beaucoup d'honorables députés de ce côté-ci qui connaissent mieux la question que moi-même et je leur laisse le soin de continuer la discussion quitte à revenir à la charge cet après-midi, si c'est nécessaire.

M. POWER: En lisant le hansard du 29 mars 1921, j'ai trouvé une déclaration intéressante du ministre de la Marine et des Pêcheries:

> Lorque nous nous formerons en comité des subsides, je donnerai de mon mieux et avec le plus grand plaisir les renseignements les plus complets aux honorables députés concernant l'exploitation de la marine marchande canadienne.

Comme je crois que le ministre de la Marine est un homme de parole, j'aimerais lui poser quelques questions. Je regrette qu'il ne soit pas en Chambre, mais si l'honorable député qui dirige la Chambre veut bien me dire s'il peut y répondre, je les lui ferai. L'honorable leader de la Chambre me dira-t-il s'il peut y répondre?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crains de ne pas être voyant. Je n'ai pas entendu ce à quoi l'honorable député veut que je réponde.

M. POWER: A la page 1355 du hansard non revisé, le ministre de la Marine et des Pêcheries donne une liste des navires qui composent la marine marchande du gouvernement canadien et qui, une fois construits, complèteront le programme du Gouvernement. Je suis heureux de voir l'excellent sous-ministre de la Marine et des Pêcheries entrer dans la Chambre. Je l'assure que c'est avec beaucoup de plaisir qu'un grand nombre de membres de cette Chambre et que le peuple en général ont appris sa rentrée au département qu'il avait rehaussé de sa présence durant de longues années. Mais, et aussi j'imagine les hommes d'affaires du pays, nous sommes quelque peu en peine de savoir comment le département de la Marine et des Pêcheries pourrait être administré pendant son absence. Avec l'honorable député de Lunenburg (M. Duff), nous reconnaissons tous qu'il a beaucoup d'expérience dans les questions qui relèvent du département.

Je suis heureux de voir, à nouveau, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries à son siège. Je faisais précisément observer que sa déclaration mentionne qu'il reste à compléter 114,470 tonnes. A $100 la tonne, cela s'élèverait à 20 millions de dollars en chiffres ronds. On nous demande maintenant de voter 8 millions. Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire si c'est le seul crédit qu'il nous demandera de lui voter ou s'il nous en demandera d'autres, plus tard?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette que l'honorable député de Québec-Sud n'ait pas été présent ici, ce soir, car il aurait entendu la réponse à sa question. Mais je n'ai pas d'objection à y répondre de nouveau. Le crédit que nous demandons maintenant, 4 millions de dollars, a déjà été voté, l'an dernier; il nous permettra de parachever le programme de construction na-

vale du Gouvernement. La construction de tous ces navires est à ce point avancée qu'à la fin du mois de juin et pas plus tard que le mois de juillet, tous les navires seront terminés. Il s'écoulera peut-être un peu de temps avant que j'aie l'honneur de demander aux honorables députés de voter un nouveau crédit, mais on ne peut jamais dire.

M. POWER: Réellement, alors, vous n'avez que 8 millions comme nouveau crédit.

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. POWER: Sur combien de navires allez-vous répartir ces 3 millions de dollars?

L'hon. M. BALLANTYNE: Seize.

M. POWER: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me donner les noms des navires? J'espère qu'on leur donnera des noms convenables. Si, comme l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) l'a fait observer, le Gouvernement se livre au transport des spiritueux, j'espère que les navires porteront des noms appropriés. Je conseillerais au ministre de s'entendre avec ses amis d'Ontario qui troublent les électeurs de cette province de la présence de "Pussyfoot" Johnson et autres, en vue de trouver des noms qui conviennent à ces navires, de manière que le Canada et d'autres pays connaissent le genre d'affaires que le Gouvernement entreprend. Je voudrais savoir les noms de ces navires et des endroits où on les construit. On a déjà fait observer que lorsqu'une entreprise publique considérable s'exécute, dans une division électorale quelconque, il est extrêmement difficile pour un député de demander un état de compte public. Puisqu'il en est ainsi, il conviendrait de connaître les divisions électorales où ces navires seront construits. J'imagine qu'on en construit un dans une division rapprochée de la mienne, mais je suis prêt, malgré cela, à voter contre le crédit.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'avons décoré aucun de ces navires du nom "Canadian Power", mais si j'y avais pensé plus tôt, je n'aurais pas manqué de le faire.

M. POWER: Quel excellent navire ce serait!

L'hon. M. BALLANTYNE: Les vapeurs le *Traveller*, le *Cruiser*, le *Constructor*, le *Reefer*, le *Thresher*, le *Pathfinder*, le *Leader* le *Skirmisher*, le *Coaster*, le *Challenger*, le *Harvester* et le *Transporter*. On construit le *Traveller* aux Harbour Marine Works, Victoria, et le *Cruiser*, ainsi que le *Constructor*, à Halifax. On a dépensé plus d'un million de dollars pour chacun des deux navires, le *Constructor* et le *Cruiser*, et, pour le *Traveller*, environ un million et demi.

M. POWER: Combien faut-il encore dépenser pour le *Traveller*?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne le sais pas.

M. POWER: Assurément, vous êtes en état de nous faire connaître le prix que vous vous attendez à payer ces navires.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le prix de l'entreprise du *Traveller* était $1,673,000. Nous nous attendons à ce que l'on ait terminé la construction du *Cuiser* et du *Constructor* en juillet.

M. POWER: Il est intéressant, sinon pour les députés, du moins pour ceux qui s'occupent de transport maritime, de savoir comment s'exécute le programme du Gouvernement. Ce qui est perdu est perdu, mais vendons les navires et retirons en ce que nous pourrons. Si nous arrêtions la construction maintenant, quelle serait la perte en comparaison de ce que nous aurions à perdre en terminant les navires pour les revendre à un prix bien inférieur? Je ne pose pas ces questions dans le but d'ennuyer le ministre. Combien reste-t-il à payer?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous allons faire des recherches et nous vous le laisserons savoir avant une heure.

M. POWER: Et à propos de l'autre navire?

L'hon. M. BALLANTYNE: Si vous voulez des renseignements sur chaque navire, faudra que je les envoie chercher au bureau. Vous voulez savoir à quel point exact en sont rendus les travaux, combien de plaques il reste à poser, combien de ponts et je ne sais quoi encore.

M. POWER: Cela peut être intéressant.

L'hon. M. BALLANTYNE: Et vous voulez avoir aussi des renseignements à propos du tuyautage. Nous essayerons de vous les fournir.

M. POWER: Et surtout la somme qu'il reste à verser sur chacun des navires. Le ministre peut me dire cela maintenant.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas le renseignement ici.

M. POWER: Dites-moi le prix d'achat de chaque navire et la somme approximative qui a été versée jusqu'ici.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne peux pas vous le dire, mais je vous donnerai tous les renseignements, jusqu'aux moindres détails, si vous voulez m'en donner le temps.

M. POWER: Je suis trop heureux de vous le donner. Les députés de l'opposition désirent ces renseignements afin de pouvoir juger l'ensemble de la question d'une façon raisonnable. Je suis sûr que si nous étions complètement renseignés, certains d'entre nous qui se méfient du projet pourraient l'appuyer. A l'heure actuelle, le projet du ministre m'inspire des préventions qui disparaîtraient peut-être si je possédais tous les renseignements dont j'ai besoin. Je ne suis pas en faveur de la nationalisation en matière de chemin de fer ou de transport maritime ou même d'aucune autre chose, non pas que je né me fie pas au cabinet, mais bien parce que je n'ai aucune confiance dans l'exploitation des services d'utilité publique, et j'adopterais la même attitude si je siégeais sur les banquettes ministérielles. Je ne sais si le ministre attache beaucoup d'importance à l'enrôlement d'un nouvel adhérent; si oui, je serais trop heureux de me laisser convertir. Je lui rappelerai la joie qu'il doit y avoir dans le ciel pour un seul pêcheur converti. Le ciel, c'est la place qu'occupe en ce moment le ministre et s'il pouvait obtenir une ou deux conversions, la joie serait grande dans les rangs ministériels. Le ministre veut-il me dire s'il a pris sérieusement en considération la suggestion faite par le ministre des chemins de fer la semaine dernière d'utiliser ces navires pour le transport du charbon de Sydney à Montréal. Est-ce que des représentations lui ont été faites à ce sujet, et, dans ce cas, par qui?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non seulement des représentations ont été faites, mais la compagnie a décidé la chose. Il y en a plusieurs à Halifax actuellement qui vont être mis en route, aussitôt qu'ils auront subi certains changements.

M. POWER: Est-ce que les seize navires sont là?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le nombre a varié. Je ne voudrais pas répondre au hasard, mais je vais télégraphier pour le demander.

M. POWER: Combien de navires le ministre a-t-il l'intention de mettre sur cette ligne?

L'hon. M. BALLANTYNE: Cela ne dépend pas du ministre, mais de la Marine marchande de l'Etat canadien.

M. POWER: Comment le ministre a-t-il su la chose?

L'hon. M. BALLANTYNE: Parce que les directeurs me l'ont dit.

M. POWER: Le ministre est-il saisi de tous les renseignements?

L'hon. M. BALLANTYNE: Certainement.

M. POWER: Peut-il exercer une influence sur la décision?

L'hon. M. BALLANTYNE: Aucune.

M. POWER: Les directeurs croient-ils que le service rapportera?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne connais pas leurs vues.

M. POWER: Alors pourquoi pense-t-il qu'ils vont établir une ligne partant de Halifax?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est l'arrangement que nous avons fait avec eux.

M. POWER: Est-ce là l'arrangement fait par le ministre avec l'administration?

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami sait, depuis longtemps, que l'administration de la marine marchande est libre de toute intervention du Gouvernement et que M. Hanna et ses experts en transports maritimes, dirigent les navires et les mettent au service qu'ils jugent à propos.

M. POWER: M. Hanna est-il lui-même expert en transport maritime?

L'hon. M. BALLANTYNE: M. Tackle, autrefois de la compagnie Allan, est le directeur expérimenté.

M. POWER: Et toutes les questions d'administration comme celles-là sont entièrement entre les mains de la compagnie de la marine marchande canadienne?

L'hon. M. BALLANTYNE: Tout ce qui regarde la direction des navires.

M. POWER: Les décisions touchant la destination des navires dépendent donc, je présume, de la compagnie. Ce qui fait que lorsque mon honorable ami s'attribue l'honneur d'avoir développé le commerce du Canada dans tel ou tel pays, il n'y est en réalité pour rien?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai donné à l'administration tout le crédit qui lui revient pour l'excellent travail accompli par la marine marchande dans le transport des produits canadiens et les profits d'exploitation. Je ne m'en attribue aucun.

M. POWER: L'honorable ministre n'accepte pas la responsabilité de l'inauguration de nouvelles voies commerciales. Il ne se l'attribue nulle part dans le pays?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. POWER: Si on doit féliciter quelqu'un c'est donc l'administration de la compagnie?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. POWER: Si le ministre avait la conviction que certains services ne rapportent rien, que des services comme celui de Terre-Neuve, par exemple, ne sont pas rémunérateurs, l'arrangement pris par le ministre avec la compagnie lui permettrait-il de faire des observations à l'administration de cette compagnie de la marine marchande?

L'hon. M. BALLANTYNE: Assurément.

M. POWER: Si la Chambre était convaincue de cela, est-ce qu'une décision de la Chambre aurait quelque poids auprès de la compagnie de la marine marchande?

L'hon. M. BALLANTYNE: La décision de la majorité de la Chambre a toujours son influence sur le ministre.

M. POWER: Toujours?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. POWER: Je suis heureux d'apprendre cela. En conséquence, si on démontre que le projet d'établir un service avec certains pays et de subventionner en même temps la compagnie qui fait le service est apparemment absurde, qu'en suit un mauvais système, le ministre pourrait-il, après avoir entendu les observations d'armateurs comme l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) et de certains autres, faire à la compagnie des observations qui amèneraient une modification de sa ligne de conduite?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis parfaitement certain que si l'honorable député de Lunenburg dit à mon collègue du Commerce qu'il a droit d'avoir des subventions pour ses navires de pêche, le Gouvernement étudiera attentivement sa demande.

M. POWER: Il n'a pas, que je sache, demandé des subsides pour des bateaux de pêche, mais je crois qu'il est injuste de la part du ministre de dire...

L'hon. M. BALLANTYNE: Je croyais l'avoir entendu nommer l'honorable député (M. Duff).

M. POWER: J'ai dit qu'il a présenté certaines observations pour établir qu'il était de mauvaise politique de subventionner des navires pour aller dans certains pays ou à certains ports et, en même temps, d'y envoyer notre marine marchande, souvent avec pertes, et j'ai posé la question au ministre. S'il était convaincu que les observations de l'honorable député de Lunenburg sont justes et raisonnables, pourrait-il avoir l'influence nécessaire auprès de la compagnie de la marine marchande pour lui faire modifier sa ligne de conduite?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je répète que je suis peiné que mon honorable ami n'ait pas été ici hier soir. Les navires du Gouvernement sont des cargo-boats — l'honorable député d'Antigonish (M. Sinclair) les appelle des navires irréguliers, bien que je ne leur donne pas ce nom. Aucun de ces navires n'est aménagé pour le service des passagers et, conséquemment, aucun ne reçoit de subside. Les navires qui reçoivent des subventions pour le service à Terre-Neuve, aux Antilles et en Australie sont des navires à passagers subventionnés par le ministre du Commerce.

M. SINCLAIR: Dire d'un vapeur qu'il est irrégulier n'est pas nécessairement le déprécier.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je comprends cela.

M. POWER: Est-il possible que le ministre ait une influence sur la décision de la compagnie de la marine marchande? Je voudrais que le ministre pose le principe parce que je tiendrais à faire quelques observations au nom de mes électeurs. Vaut-il la peine de faire des représentations au ministère au sujet d'une question de politique qui intéresse la marine marchande?

M. KEEFER: Mon honorable ami est-il en faveur de l'exploitation de ces navires par le Gouvernement?

M. POWER: Non.

M. KEEFER: S'il n'est pas en faveur de les exploiter, est-il en faveur de les faire exploiter par une compagnie particulière?

M. POWER: Je suis en faveur de nous débarrasser de tout le bazar.

M. KEEFER: L'honorable député est-il au courant de la quantité de commerce qui se fait entre la côte occidentale d'Afrique et le Canada?

M. POWER: Non.

M. KEEFER: L'honorable député sait-il quelle quantité de commerce se fait entre la côte d'Afrique et les Etats-Unis?

M. POWER: Non.

M. KEEFER: L'honorable député pense-t-il qu'il serait bon d'avoir un service de transports entre le pays et la côte occidentale d'Afrique?

M. POWER: Je vais poser cette question au ministre. Veut-il avoir l'obligeance de me donner une réponse?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne suis pas le ministre du Commerce et de l'Industrie; il sera ici dans quelques instants.

M. POWER: Je soumets cette réponse à mon honorable ami de Port-Arthur (M. Keefer). Puis-je maintenant demander une réponse à ma question, à savoir si le ministre peut influencer l'administration de la marine marchande pour lui faire changer ou amender sa politique si on lui fait des représentations convenables?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis un homme modeste et je ne voudrais pas trop entreprendre. Si, pourtant, mon honorable ami veut me dire ce qu'il désire, j'essaierai de faire valoir l'influence qu'il pense que je devrais avoir.

M. POWER: Un certain nombre de personnes de Québec et de Montréal, m'ont demandé récemment de suggérer au ministre d'obtenir de la marine marchande qu'elle arrange ses services de façon à faciliter l'expédition des chevaux en Angleterre. J'apprends que ce serait un commerce très profitable et que si nous pouvions avoir les navires, les vendeurs de chevaux américains seraient très contents de venir au Canada et de faire leurs expéditoins de Montréal ou de Québec. On m'a dit aussi que les bateaux de la marine marchande avaient établi des préférences au désavantage du port de Québec. Ils obtiennent des cargaisons, disons dans les Antilles et il les transportent directement à Montréal, refusant de décharger à Québec, à moins que les cargaisons ne soient très grosses, et il en résulte qu'on doit renvoyer la cargaison à Québec par chemin de fer. Cela comporte des dépenses considérables et des inconvénients pour les marchands et les consommateurs de Québec et il semble qu'il ne serait que juste de débarquer ces cargaisons à Québec. Je voudrais que le ministre prenne ces questions en considération. Si nous l'avons parmi nous cet après-midi, j'espère pouvoir lui lire quelques lettres relatives au commerce des chevaux avec l'Angleterre.

M. DESLAURIERS: Monsieur le président, il est regrettable que le Gouvernement oblige l'opposition à consacrer autant de temps pour lui faire accepter ce que le bon sens devrait lui avoir fait accepter depuis longtemps. La différence entre l'opposition et le côté ministériel se dessine très clairement en ce moment, car quand le côté ministériel suggère à l'opposition quelque chose de pratique et dictée par le bon sens, l'opposition, toujours, s'empresse d'accepter. Le Gouvernement, depuis longtemps, nous a prouvé qu'il fallait, à cause du mauvais état de nos finances, pratiquer la plus stricte économie. Or c'est au nom de cette même économie que l'opposition se sent obligée aujourd'hui de s'opposer à ces crédits extravagants. Monsieur le président, il nous est impossible d'accepter les crédits demandés, dans les circonstances présentes, pour plusieurs raisons: D'abord, il ne nous a pas été prouvé encore que la continuation de l'exécution du programme naval de l'honorable ministre de la Marine était obligatoire, était nécessaire et était utile. Nous nous refusons à voter de pareilles sommes lorsque nous savons que ces crédits serviront à transporter toujours le même nommé Crosby, d'Halifax, pour aller alimenter dans la baie d'Hudson des Esquimaux qui n'existent pas. Nous nous refusons à voter aucun montant pour permettre à un Crosby ou autres de transporter à Chesterfield du fil de fer pour clôturer des dix milles carrés de terrain, dans le but de faire la reproduction du caribou qui ne passe jamais. Nous nous refusons à voter ces crédits, parce que nous savons que, sur les rives du Richelieu, le ministre met sécher en quantité des navires qui pourraient être employés à toute autre chose. Nous nous refusons encore à ces présents crédits parce que nous savons qu'à Port-Nelson il y a des bateaux en quantité qui ne servent absolument à rien. Il y a là, entre autres, le vapeur qui porte le nom de *Neophyte*, qui prend ses aises sur la rive. Il y a là encore quatre autres barges. Il y a la fameuse drague d'un million qui n'a pas servi quinze jours. C'est pour toutes ces raisons, monsieur le président, que nous nous opposons actuellement aux crédits de la marine.

Nous savons que le choix de Port-Nelson comme port de mer est tout à fait ridicule, que le port naturel de cette contrée était bien Port-Churchill. Cependant le ministère de la Marine a cru bon de transporter le port naturel de la baie d'Hudson de Port-Churchill à Port-Nelson, qui est au fond de la baie d'Hudson, et dont les navires de Crosby ne peuvent approcher qu'à une distance de 25 milles lorsque chaque année ils font leurs expéditions pour aller alimenter des gens qui n'existent pas. Et c'est la

raison pour laquelle on a transporté là cette fameuse drague, afin de creuser un chenal pour permettre plus facilement l'accès du port aux navires, lorsqu'il a été démontré de tout temps que le fleuve Nelson charrie continuellement un alluvion qui détruit d'année en année les travaux qui ont pu être faits les années précédentes.

On nous demande de voter des crédits pour la construction de navires. Avons-nous besoin de navires? Il fut prouvé dernièrement dans cette Chambre que les navires actuels du Gouvernement s'étaient promenés sur toutes les mers en quémandant des cargaisons. C'est une preuve que nous en avons suffisamment. Maintenant que la guerre est finie et que cette question de patriotisme semble réglée pour le moment, que l'exportation est réduite à son degré normal, il est entendu que nous n'avons pas besoin de plus de navires. Et d'ailleurs, si nous voulons favoriser l'expansion maritime, nous pouvons faire comme les chantiers Vickers à Montréal et construire pour la Norvège et d'autres pays. A quoi sert de construire des navires si nous n'avons pas de cargaisons à transporter? Cela pourrait peut-être être très dangereux pour notre jeune nation. Il est vrai que nous possédons ce fameux titre de nation, nous nous sommes engagés à respecter les conditions de la Société des nations. Or que veut dire cette Société des nations pour Canada? L'honorable ministre de la Justice (le très hon. M. Doherty) et l'ancien président du conseil privé (l'hon. M. Rowell) nous ont dit de très belles choses à ce sujet, de quoi élever tout le patriotisme d'une jeune nation. En Europe ils en ont dit de terribles, terribles au point que l'Europe s'est sentie à un moment ébranlée, et la chose aurait été certainement tout à fait disgracieuse si l'ex-président du conseil privé n'avait pas cru bon de renier ses paroles.

Par l'article 10 du Pacte de la Société des nations, nous nous engageons, en temps de guerre, à transporter notre cargaison humaine au-delà des mers; par cet article 10 nous nous sommes engagés à transporter les vivres nécessaires pour alimenter à peu près cinquante nations. Je n'ai certainement pas la plus haute opinion de cette fameuse Société des nations. Pour moi elle constitue un piège, un écran qui permettra à l'Europe de tirer ses ficelles aux dépens des petites nationalités.

Avant d'aller plus loin, nous pouvons choisir un exemple. Lors de la dernière guerre russo-polonaise, la Pologne, ainsi que trente-trois autres nations, avaient signé le Traité de paix par lequel ces nations, en cas de guerre, devaient aider la Pologne à faire respecter son intégrité territoriale et lui porter secours. Or, qu'est-il arrivé? La Pologne dans cette guerre avec la Russie s'est trouvée seule, abandonnée. Les nations qui avaient assumé l'obligation de défendre son intégrité territoriale, et d'employer leur influence en sa faveur dans le conseil de la Société des nations, n'en ont rien fait. A quoi se réduit donc cette Société des nations? Il est bien évident que c'est tout simplement un moyen d'appeler les petites nationalités au secours des grandes nations. Si une guerre se déclarait aux Indes, en Egypte, ou ailleurs, et si nous avions alors une flotte disponible, nos vaisseaux seraient à la disposition de ces nations qui auraient signé le Traité de paix.

Pour ma part, je m'oppose de toutes mes forces aux crédits ayant pour objet de développer le système de marine de l'honorable ministre; je m'oppose au vote de ces crédits parce que dans le passé on a abusé de nos navires d'une façon scandaleuse. Il y a à peine trois années, alors que la population du pays était mise à la ration dans les restaurants et hôtelleries, les navires du gouvernement transportaient du bacon chez les Esquimaux, qui sont des gens qui ne mangent rien autre chose que de la viande crue, et les employés de Port Nelson ont été dans l'obligation de livrer cette marchandise, qui aurait été si précieuse ici, aux Esquimaux qui en ont fait de la chandelle.

Nous avons eu le désastre des chemins de fer; nous avons contracté avec le Nord-Canadien une dette de $650,000,000; nous avons à faire l'achat du Grand-Tronc qui va nous occasionner une dette de $900,000,000. Le déficit des chemins de fer est un désastre, et cependant il se trouve du côté du Gouvernement un homme, dans la personne de l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong), qui voudrait voir la marine actuelle de l'Etat exploitée dans les mêmes conditions.

On dit dans certains milieux qu'il est très important pour le Gouvernement, dans une période de chômage, dans une période où il existe des sans-travail en nombre considérable, de donner des entreprises et d'exploiter et de développer la marine. Je crois que cette raison n'est pas sérieuse. Lors du dernier lancement d'un navire norvégien dans le port de Montréal, au dîner-causerie qui suivit, il fut déclaré qu'on se proposait, dans un mois ou plus, de fermer les chantiers Vickers. J'ai dit il y a à peine quelques jours, qu'il existait une politique manufacturière au pays, qui n'était certainement pas étrangère au Gou-

vernement et que cette politique était ni plus ni moins qu'un politique de protection à outrance. On veut arriver à régler la question des salaires et c'est pour cette raison que le président de la compagnie a déclaré à ce banquet, que l'ouvrage cesserait aux chantiers Vickers, à Montréal, quoique les entreprises ne fassent pas défaut.

Nous nous opposons encore, au nom de l'économie, au vote des présents crédits, parceque les taxes qui pèsent sur les épaules des contribuables sont assez onéreuses. Notre marine nous donne un déficit; nos chemins de fer nous ont donné un déficit. Le budget nous fera connaître probablement des taxes supplémentaires, encore plus élevées. Je trouve qu'il est tout à fait irraisonnable de favoriser un programme qui dans le passé nous a donné des déficits et qui, à cause de son inutilité présente, nous en donnera de plus forts. Avec une dette d'au delà de deux milliards, nous pouvons dire que le Gouvernement n'a certainement pas les moyens de dépenser de pareils crédits pour une entreprise qui peut tout au plus être aléatoire.

J'entendais dire, il n'y a pas bien longtemps: "Les deux partis ne peuvent pas se jeter la pierre quant à la question des chemins de fer nationaux; le parti libéral est grandement responsable, pour sa part, et le parti ministériel est aussi grandement responsable". Je ferai une petite distinction, cependant. Au temps du régime Laurier, il pouvait être permis à un gouvernement de donner pour provoquer quelque peu le progrès du pays; mais dans un moment où le pays est endetté pour au delà de deux milliards, je crois que la pierre que nous pouvons lancer au Gouvernement actuel devrait avoir une toute autre pesanteur. On nous répète souvent qu'il faut absolument développer les ressources de notre pays. Or, pour cela il faudrait d'abord avoir des moyens d'action, il faudrait d'abord avoir l'argent suffisant pour mettre l'industrie en activité. Nous n'avons qu'un crédit des plus mauvais; nous avons une dette formidable qui commande à tout prix l'économie la plus stricte et nos ressources ne sont qu'hypothétiques, dans le moment. Nous ne pouvons croire à la raison invoquée par le Gouvernement qu'il veut donner de l'ouvrage aux travailleurs sur les chantiers maritimes, pas plus que nous ne l'avons cru quand il a voulu essayer de développer au pays la politique des logements ouvriers. Il devait donner du travail à tous les corps de métiers, il devait empêcher le chômage de pénétrer dans les rangs des travailleurs. Cependant, son arrière-pensée était, en imposant des conditions impossibles et inacceptables, que personne n'acceptât ses offres. Aussi, la chose fut-elle refusée par tous.

Je crois que, dans les circonstances actuelles, nous devons suivre le conseil du Gouvernement, qui est de pratiquer l'économie; mais nous ne voulons pas la pratiquer tout seuls, il faut qu'il agisse conjointement avec nous, il faut qu'il cesse le développement de sa politique maritime, ses allocations au canal Welland pour faire de Toronto un port de mer, alors que nous savons que le canal Welland ne peut servir qu'à favoriser un système de cabotage. Il devrait s'obliger, dans les circonstances présentes, à rayer les cinquante millions destinés au canal Welland et les cent millions votés pour continuer le développement du port de Toronto qui ne sera jamais un port pour autre chose que pour développer le tourisme.

J'espère donc, que le Gouvernement mettra en pratique ce qu'il nous prêche, qu'il se bornera à la plus stricte économie en matière de constructions maritimes et qu'il donnera raison à l'opposition pour sa bonne foi et pour le devoir qu'elle est obligée en ce moment d'accomplir en s'opposant de la façon la plus énergique à des crédits qui ne sont certainement pas motivés et qui ne peuvent engendrer que des taxes nouvelles pour nos compatriotes.

M. GORDON: Le ministre a fait beaucoup de chemin pour justifier sa marine; il a cité une loi du temps de Cromwell. Il peut être partisan de Cromwell en cela, mais il se trompe s'il pense que la population du Canada est favorable à cette entreprise. On a cité des journaux politiques des deux partis pour indiquer clairement que le peuple en général et les intérêts du commerce y sont absolument opposés, mais le ministre a l'intention apparemment d'en poursuivre l'exécution avec l'aide de ses partisans. Permettez-moi de citer un extrait du *Toronto Saturday Night*, le journal financier important d'Ontario qui a appuyé le Gouvernement dans toute cette législation. Le dernier numéro du journal s'exprime ainsi:

> Quand la guerre était dans toute sa force et que le sous-marin meurtrier exerçait ses ravages, l'on pensait généralement qu'il faudrait des années avant qu'il n'y ait assez de navires pour suffire aux demandes du public. Mais voyez ce qui est réellement arrivé. Aujourd'hui, il y a amarrés aux quais ou se balançant à l'ancre, plus de navire inactifs qu'il y en a jamais eu auparavant. D'après une évaluation sérieuse il y a cinq millions de tonnes de navires inactifs,

en Angleterre, en Amérique et en Scandinavie, formant un total de 1,278 bâtiments. Ce n'est pas à dire qu'il y aurait trop de navires si les conditions mondiales étaient normales au lieu d'être complètement démoralisées comme elles le sont actuellement. On peut dire qu'il n'y a pas moins de deux cents millions de gens en Europe qui seraient bien fiers de voir ces navires, actuellement immobiles entrer dans leurs ports chargés des produits essentiels à la vie de ce continent. Mais hélas! ils n'ont pas de quoi payer, de sorte qu'ils sont bien obligés de s'en passer.

Une bonne partie de ces navires désœuvrés pourraient être achetés à l'heure qu'il est à des prix bien moindres qu'ils n'ont coûtés à l'origine; car les propriétaires seraient trop heureux de s'en débarrasser. Un courtier maritime canadien en vue a informé l'auteur de cet article l'autre jour qu'il serait possible à cette heure d'acquérir des navires de première classe au prix de moins de $100 par tonne, tandis que le prix de construction fut de $200 et plus par tonne.

Voilà donc l'opinion de l'un des journaux les plus en vue de l'Ontario, qui a toujours donné un appui cordial au Gouvernement et surtout au ministre de la Marine. L'extrait que j'ai cité est le signal de l'ouragan qui se prépare dans cette province.

Jeudi dernier, le 7 courant, l'*Evening Telegram* de Toronto, qui a toujours donné son appui au Gouvernement depuis sa fondation, a publié un violent article contre le projet sous le titre de "Les cachettes ne servent de rien". Voici le texte de cet article de fond:

Le bilan de la marine marchande canadienne est aussi satisfaisant que nous avions raison de l'espérer. Cependant, le ministre de la Marine aurait pu témoigner un peu plus de franchise envers le public. La construction de notre marine marchande fut commencée au milieu des affres de la guerre. L'exécution du projet fut continuée pour répondre aux demandes de l'opinion publique que nul gouvernement n'aurait osé refuser. En tant qu'il est possible de s'en rendre compte, les méthodes d'exploitation ont été pratiques et économiques.

Or qu'y a-t-il à gagner en cachant le fait qu'une bonne partie des prix payés en temps de guerre devra être soustrait de la valeur actuelle des navires? Quel bénéfice le Gouvernement peut-il retirer du fait qu'il fait croire à tort que l'exploitation de la flotte marchande se solde par un bénéfice lorsqu'il faudrait nécessairement tenir compte des charges imputables sur le capital? Il n'en est pas moins vrai que le bilan de la marine marchande de l'Etat se solde par un déficit de $1,500,000. Voilà un fait que tout homme d'affaires prendrait en sérieuse considération lorsque la dépréciation réelle de la valeur des navires est augmentée de plusieurs millions. L'honorable M. Ballantyne fait peut-être un peu de politique, mais ce jeu ne sert guère lorsqu'il s'agit de combler les déficits. Le pays traverse l'une des crises financières les plus sérieuses dont fassent mention nos annale, de sorte que nos gouvernants n'ont rien à gagner en publiant des bilans trompeurs qu'ils seront obligés de rectifier un peu plus tard.

En prononçant son exposé annuel, le ministre de la Marine a communiqué certains chiffres au Parlement que je répéterai brièvement:

Compte d'exploitation pour 1920		
Revenus bruts des voyages complétés		$10,027,442 77
Frais d'exploitation		8,733,917 22
Profits d'exploitation sur voyages complétés		$ 1,293,525 55
A déduire:		
Dépréciation	$667,665.46	
Dettes courantes	22,000.00	
Frais d'organisation	5,400.00	
		$ 695,065 46
Profits nets sur voyages complétés		$ 598,460 09
Profits nets sur voyages complétés depuis janvier imputables à 1920		183,000 00
Total des profits nets		$ 781,460 09

Voici le passage significatif en tout ceci. Le ministre déclare:

Je désire faire remarquer que dans ces profits nets il n'a pas été pourvu au paiement des intérêts, et que le montant ci-dessus de ces profits, $781,460.09, équivaut à 2.35 pour 100 d'intérêt sur les billets qui ont été donnés à l'Etat en paiement intégral des navires.

Or, la dépréciation dans n'importe quel actif est représenté par la différence entre le coût réel et le prix qu'il faudrait payer pour le remplacer. Or, il est établi à la lumière des autorités en la matière qui ont été citées ici, que la valeur de remplacement des navires est diminuée de moitié à l'heure qu'il est, tandis que le ministre de la Marine assume que 5 p. 100 représente la valeur de la dépréciation; en d'autres termes il ne tient compte que de la dépréciation annuelle ordinaire sans s'occuper de la diminution de valeur due à la condition des marchés mondiaux et à l'absence du trafic pour utiliser les navires. Si les navires de la marine marchande de l'Etat avait subi une perte de 50 p. 100 du fait des tempêtes ou de toutes autres causes, cela représenterait la dépréciation réelle à l'heure qu'il est. La dépréciation actuelle a été causée non par les tempêtes mais par l'existence de certaines conditions. Le ministre aurait donc dû inscrire dans ses livres le prix coûtant des navires, déduire de cette somme le montant que représente la dépréciation de leur valeur, afin de tenir compte des pertes subies, comme l'aurait fait n'importe quel homme d'affaires. Je prétends que le ministre a confondu les principes servant à établir la dépréciation, car 5 p. 100 représente la dépréciation ordinaire qui se produit en dehors de toutes autres considérations, peu importe ce qui arrive. C'est là la base qui est généralement acceptée en matière de dépréciation.

Cependant, en outre de cela, il faut tenir compte de la dépréciation qui résulte d'autres causes, telles que l'incendie, les tempêtes ou tout autre accident entraînant le dégréement ou la perte des navires. Les chiffres qu'a donnés le ministre auraient dû tenir compte de la dépréciation imputable à ces causes. Or, s'il avait suivi cette méthode, comme le fait observer le *Telegram*, le déficit s'élèverait à environ $1,500,000. Le ministre devrait donc revoir ses chiffres afin que la situation soit tirée au clair et il devrait adopter le principe que la dépréciation est représentée par la différence entre le coût réel et le prix qu'il faudrait payer pour remplacer les navires à l'heure qu'il est. C'est là le principe qui a été adopté par tous les tribunaux. La situation est d'autant plus grave, étant donné que chaque dollar que le Gouvernement enlève aux affaires sous forme de taxes, diminue d'autant les chances d'étendre notre commerce. Si la nécessité s'imposait de procurer du travail aux vétérans de la grande guerre, le Gouvernement aurait mieux fait d'annuler les entreprises adjugées pour la construction des navires, lorsqu'il fût constaté que nous n'en avions plus besoin. Nous aurions pu adopter en lieu et place de ce projet, quelque plan pour la construction de logements ouvriers ou encore établir un fonds de concert avec les provinces, afin de procurer du travail aux anciens soldats.

En agissant ainsi, le Gouvernement aurait tenu ces hommes occupés à se bâtir des maisons au lieu d'une immense flotte de vaisseaux qui nous occasionnent des pertes fort lourdes dont nous sommes incapables de prévoir la fin.

Chaque ville et chaque village est opposé à l'entreprise, et tout journal que l'on imprime se croit obligé d'en faire la critique. La confiance du public est ébranlée, et l'on demande de toutes parts que le Gouvernement fasse abandon sans tarder d'une entreprise infructueuse, d'une entreprise qui de jour en jour ajoute aux charges de l'Etat.

Il peut y avoir et il y a une raison de ne pas sortir de la difficulté dans laquelle nous a mis la construction des chemins de fer, puisque ces derniers sont indispensables au maintien d'une communication entre les diverses provinces. Faute, en effet, de maintenir les chemins de fer, même à perte, le commerce et l'industrie en souffriraient grandement et ce serait nous séparer de maintes villes et de maints villages. Mais il en est bien différemment de la marine, où il s'agit de commerce entre les ports nègres de l'Afrique et des ports du Canada, ou encore de porter du whsikey à Cuba et à la Jamaïque comme la chose a lieu et avec perte.

Je suis donc d'avis de ne pas voter les sommes que le ministre demande à la Chambre, attendu que ce serait simplement mettre des fonds dans une entreprise peu mûrie et susceptible d'entraîner des pertes de plus en plus considérables.

M. SAVARD (texte) : monsieur le président, j'ai souvent entendu dire, par des gens de toutes les conditions, que nous pouvions nous attendre à tout de la part du Gouvernement actuel, et je n'ai aucun doute que mes collègues de ce côté-ci de la Chambre ont aussi entendu exprimer la même opinion; mais il y a des limites à tout, et voilà pourquoi nous ne pouvions prévoir, hier soir, à onze heures ou vers minuit, après une journée spécialement réservée aux députés, que le Gouvernement soumettrait cet item de huit millions à la considération de la Chambre, surtout dans les circonstances malheureuses que vous connaissez tous, circonstances qui ont nécessité l'absence d'un bon nombre de députés, les uns ayant été retenus à Montréal et d'autres ayant laissé la capitale pour s'y rendre. Je dis que le Gouvernement devait nécessairement connaître ces malheureuses circonstances et qu'il fallait de l'audace de sa part pour demander à la Chambre de s'occuper d'un sujet d'une importance aussi considérable. Evidemment, si nous avions pu prévoir que le Gouvernement mettrait cette question à l'étude hier soir, il n'y a pas de doute, comme l'a déclaré avec autant de sincérité que de vaillance, l'honorable député de Dorchester (M. Cannon), que la plupart des députés auraient passé la nuit ici pour prendre part au débat. Il n'y a aucun doute que le Gouvernement comptait sur l'absence de beaucoup d'entre nous; mais, s'il avait l'espoir de faire adopter cet item sans difficulté, il doit être bien déçu, parce que l'opposition est encore bien portante, bien vaillante et décidée à combattre jour et nuit, toute la semaine s'il le faut, jusqu'à ce que le Gouvernement prenne les moyens qu'il a à sa disposition pour nous fermer la bouche, en nous imposant la clôture.

Monsieur le président, comme tous ceux qui ont parlé avant moi ou qui parleront après, je suis absolument opposé à cette politique de la marine et je suis, comme tous les autres, décidé à employer tous les moyens possibles pour la combattre. On a reproché à l'opposition d'avoir, au cours de la nuit, tué le temps en lisant des extraits de journaux. Mais est-ce que l'op-

position n'a pas ce droit; est-ce que ce n'est pas son plein droit? Le devoir de l'opposition, ici, est d'exprimer l'opinion publique, l'opinion des électeurs de tout le pays. Et quel est le moyen le meilleur pour exprimer l'opinion générale, si ce n'est en citant les commentaires que font les journaux de tout le pays. Malgré que cela semble déplaire au Gouvernement, ou à l'honorable ministre de la Marine, je lui demande pardon si je me donne le plaisir de lire un extrait—et surtout de le lire en anglais—d'un article paru dans le *Citizen*, d'Ottawa, au mois de décembre 1920. Je ne sais si cet extrait a déjà été lu; dans tous les cas, il est bon qu'il soit lu de nouveau:

Trop de navires.

Alors que notre Gouvernement se fait gloire de poursuivre vigoureusement l'exécution de son immense et coûteux programme de constructions maritimes, la situation qui se développe dans le monde entier quant au tonnage est très sérieuse et intéresse beaucoup tous les pays maritimes. Cela résulte de l'excès de tonnage dont souffrent le continent européen et le continent américain. Ecrivant dans le *New York Evening Post*, M. Allan Nevins attire l'attention sur le fait que la commission de transports maritimes des Etats-Unis a, depuis septembre dernier, immobilisé sept navires d'acier et qu'elle annonce que huit autres navires, tous de fort tonnage, vont être retirés du service. On cite l'opinion d'une autorité américaine en fait de questions maritimes pour affirmer que la moitié seulement du tonnage mondial disponible est employée en ce moment et que la situation générale se traduit par une baisse universelle des valeurs maritimes des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Ici et à l'étranger, les compagnies ont eu recours à des stratagèmes pour employer leurs navires. Cinq lignes qui font le service entre Liverpool et les ports d'Orient, les lignes Cunard, Ellerman, Moss et autres—ont offert des taux de rabais aux expéditeurs qui promettront de n'employer que leurs navires. Les agents de transports maritimes à New-York et aux autres ports américains font d'énormes efforts pour obtenir des cargaisons partielles à défaut de cargaisons complètes. Il y a une quinzaine, la commission des transports maritimes a annoncé que les compagnies américaines transportant des marchandises aux quatre ports principaux de l'Allemagne, de la Hollande, de la Belgique et de la France pourraient fixer leurs propres tarifs. Ceci veut dire le commencement d'une guerre de tarif entre ces lignes et les lignes européennes.

Les causes principales de la situation actuelle sont l'excédent de tonnage et une diminution très sensible dans les expéditions. D'après les régistres du Lloyd, il y avait, dans le monde entier, en juin 1914, un tonnage brut de 45 millions et demi de tonnes. En juin de cette année, ce chiffre atteint presque 54 millions. En outre, il y a aussi sept ou huit millions de tonnes encore sur les chantiers. Aux Etats-Unis, la commission maritime a vainement tenté de vendre à des particuliers quelques-uns des 1,000 navires placés sous sa direction, mais comme on sait que le monde est engagé dans une période prolongée de concurrence outrée et que les tarifs seront désastreux pour les compagnies dont l'outillage n'est pas tout à fait parfait, en même temps que le capital sera très rare, la commission n'a pu conclure aucune affaire.

[M. Savard.]

Pour cette raison, et pour bien d'autres encore, nous sommes absolument opposés à cette politique de la marine, mais la principale raison, celle qui pour moi prime tout, c'est que le pays n'a pas les moyens de faire cette dépense, ainsi que l'ont dit et redit avant moi bien d'autres députés, mais dans une lutte comme celle que nous faisons depuis hier soir, je crois qu'il faut nécessairement des répétitions, et un grand nombre.

Il y a quelque temps, j'ai entendu l'honorable ministre des Chemins de fer déclarer, devant ce comité, que d'ici à plusieurs années aucun chemin de fer ne serait construit par le Gouvernement. Il en est de même pour le département des Travaux publics. Dans mon comté il y a des travaux très urgents que nous demandons depuis plusieurs années, par exemple l'agrandissement du quai de Chicoutimi qui est deux fois trop petit, ce qui retarde le progrès de notre région. La réponse invariable qui nous est faite est celle-ci: "Nous ne pouvons rien vous donner, le Gouvernement n'a pas d'argent". Il en est ainsi pour tout ce que nous avons demandé. Moi pour un, à tout ce que j'ai demandé depuis quelques années, on a toujours répondu la même chose: "Nous n'avons pas d'argent, et la preuve c'est que nous ne faisons pas de travaux". C'est la raison pour laquelle on a supprimé dans tout le pays 31 bureaux d'ingénieurs; au département des Travaux publics le Gouvernement en a fermé 16. On dit que le Gouvernement a décidé de ne pas faire de travaux sous le prétexte que l'on veut faire de l'économie. On ferme ces bureaux, mais j'apprends que l'on conserve les mêmes employés, on les entasse dans d'autres bureaux. Comme j'ai déjà eu occasion de le dire plusieurs fois, le comté de Chicoutimi n'est certainement pas un comté ordinaire. Je crois bien que de l'autre côté de cette Chambre, il n'y a pas un seul député qui ait une idée de l'étendue du comté de Chicoutimi-Saguenay, et même de ce côté-ci je suis bien sûr d'en surprendre quelques-uns en disant que pour aller d'une extrémité à l'autre de mon comté, il faut faire 800 milles. Il est peut-être plus grand que le reste de la province de Québec. Le gouvernement fédéral y a des propriétés considérables dans la région du lac Saint-Jean comme dans la région de Chicoutimi et sur la côte Nord jusqu'au Labrador. Je ne

crois pas exagérer en disant que le Gouvernement a fait construire dans mon comté, dans la région du lac Saint-Jean et la région du Saguenay, une soixantaine de quais qui vont certainement tomber en ruines puisqu'on va fermer le bureau de l'ingénieur. Je ne sais pas si cet ingénieur a abandonné le bureau, en tout cas, la fermeture du bureau a été décidée, l'ingénieur quittera Chicoutimi pour venir demeurer à Québec et les propriétés du Gouvernement continueront à se détériorer—une soixantaine de quais. A part cela le Gouvernement a fait construire des dragues; il a dépensé plusieurs milliers de piastres pour le creusement de la rivière Saguenay, mais il y a des travaux qui sont absolument urgents, vu que la région est appelée à se développer d'une manière inouïe d'ici à quelques années; le Gouvernement semble mettre des bâtons dans les roues, c'est ce qui paraît retarder le progrès. Pourquoi refuser, à tous les comtés du pays, les travaux absolument nécessaires dont ils ont besoin pour leur développement et dépenser une dizaine de millions pour une marine absolument inutile? Lorsque nous parlons d'un de ces sujets-là avec une personne assez renseignée, de bon jugement, qui se désintéresse de la politique, elle ne peut pas s'imaginer qu'un gouvernement puisse prendre la responsabilité d'une politique aussi néfaste que celle-là: dépenser dix millions pour une marine absolument inutile et refuser des travaux absolument urgents dans toutes les parties du pays.

Eh bien, comme j'ai eu l'occasion de le dire hier, le Gouvernement, sous le prétexte d'économiser, a suprimé une petite subvention que le gouvernement de sir Wilfrid Laurier avait accordée pendant 12 ou 15 ans, aussitôt que la maison Price a cessé d'exercer son industrie à la baie Sainte-Catherine. Le gouvernement de sir Wilfrid Laurier a accordé une subvention de $3,500, pendant plusieurs années, à une population très intéressante—la population de la côte nord. Il n'y a pas là que des pêcheurs, mais il y a là de grands industriels, de belles fermes, des paroisses florissantes, et en grand nombre, et sous le prétexte d'économiser quelques cents, on prive cette population d'un service absolument nécessaire. Le ministre du Commerce donne comme raison que c'est un "ferry-service." J'avais toujours compris qu'un "ferry-service" c'était un service entre les deux rives d'une rivière. L'octroi qui avait été accordé par le très honorable sir Wilfrid Laurier était pour permettre à un bateau traversier d'aller de Tadoussac, sur la côte Nord du Saint-Laurent, à la baie Sainte-Catherine, qui n'est pas dans la rivière Saguenay, mais sur le fleuve Saint-Laurent. Conséquemment, il me semble que ça ne peut pas être un "ferry-service." Quand un bateau part de Tadoussac, il est obligé de gagner le fleuve Saint-Laurent et de revenir à la baie Sainte-Catherine. Cet octroi a été accordé pendant douze ans; il avait été trouvé absolument nécessaire par tout le monde et, pour vouloir économiser quelques piastres, on prive toute une population de quinze mille âmes environ de toute comunication pendant les longs mois d'hiver.

Je dis, pour toutes ces raisons, qu'on ne peut avoir aucune confiance dans le Gouvernement qui administre les affaires du pays, et je m'oppose au crédit de huit millions que le ministre de la Marine nous demande de lui voter.

M. LAVIGUEUR (texte): Avant de faire les quelques observations que je désire adresser à la Chambre sur ce sujet, je voudrais poser au ministre, ou à celui qui dirige la Chambre, quelques questions. J'aimerais à savoir si plusieurs demandes ont été faites par des citoyens de la province ou de la région de Québec pour quelque entreprise de constructions maritimes.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Je crois savoir que bon nombre de demandes nous sont arrivées de diverses parties de la province de Québec.

M. LAVIGUEUR: Le très honorable ministre voudrait-il bien mentionner les noms des gens de Québec qui ont fait de telles demandes?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami ferait mieux de poser cette question au ministre de la Marine.

M. DUFF: Il me semble que le ministre de la Marine devrait être ici lorsqu'il est question de son budget.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il a été ici la plus grande partie du temps.

M. LAVIGUEUR: Il s'agit d'une affaire très importante et je m'étonne que mon très honorable ami ne soit pas prêt à me répondre, car je sais qu'un bon nombre de demandes ont été faites par d'importantes maisons de Québec, maisons que des citoyens les plus éminents de la ville ont recommandées. La ville de Québec paye une large part des taxes de ce pays et ses

habitants ont droit à une part des faveurs ministérielles tout comme ceux des autres régions du pays. C'est pourquoi je désire avoir une réponse du très honorable leader de la Chambre ou du ministre de la Marine et c'est pourquoi j'insiste pour l'obtenir Je ne doute point que le ministre de la Marine a depuis hier passé beaucoup de temps, presque tout son temps à la Chambre. D'un autre côté, si le Gouvernement n'est pas en mesure de répondre à ma question, je voudrais que l'on ajournât cette affaire jusqu'à ce qu'il soit prêt à me répondre.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami aurait pu s'y prendre plus tôt pour poser sa question, et profiter d'un moment où le ministre de la Marine se trouvait ici; mais je vais prendre note des questions et les transmettre au ministre de la Marine quand il se présentera. Mon honorable ami aura alors la réponse qu'il attend.

M. LAVIGUEUR: Ce que dit là le très honorable ministre est parfaitement juste; mais c'est la première fois que j'ai l'occasion de parler sur cette affaire.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Que mon honorable ami me dise ce qu'il veut pour que j'en prenne note et que j'en parle au ministre de la Marine quand il rentrera.

M. LAVIGUEUR: C'est mon tour maintenant de parler et c'est mon droit d'obtenir une réponse immédiate à ma question.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Allez toujours.

M. LAVIGUEUR: Monsieur le président, j'ai le plaisir d'apercevoir le ministre de la Marine et, avec votre bienveillante permission, je vais répéter ma question. J'aimerais à savoir si le ministre a eu connaissance de certaines demandes faites au Gouvernement de faire bâtir des vaisseaux dans la ville et dans la région de Québec.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député ne doit pas ignorer qu'à l'époque où le Gouvernement accordait des entreprises relatives à la construction de navires et en a accordé une à la Davie Shipbuilding Company pour deux ou trois navires.

M. LAVIGUEUR: Ce n'est pas là une réponse exacte à ma question. L'honorable ministre veut-il dire qu'une entreprise ayant pour objet la construction de deux navires...

L'hon. M. BALLANTYNE: De trois.

[M. Lavigueur.]

M. LAVIGUEUR: A été acordée à la Davie Shipbuilding Company, de Lévis? Est-il à sa connaissance quel nombre de compagnies de Québec, à part la compagnie Davie, ont demandé à passer des marchés pour la construction de navires?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne connais, à Québec, que la compagnie Davie qui s'occupe de construire des navires en acier. Les autres construisent des navires en bois. Mais le Gouvernement n'avait pas d'autres navires que des navires d'acier à faire construire.

M. LAVIGUEUR: Un autre point: L'honorable ministre ne sait-il pas que la compagnie Quinland et Robinson, de Québec, a maintes fois demandé à passer des marchés pour la construction de navires à Québec?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, je ne le sais pas. Je répéterai, cependant, ce que je viens de dire, c'est que le Gouvernement n'avait que des navires en acier à faire construire et que cette compagnie ne construit que des navires en bois.

M. LAVIGUEUR: L'honorable ministre peut-il me dire pourquoi le Gouvernement ne fait pas construire de navires en bois?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'opposition vient de consacrer vingt-quatre heures à blâmer le Gouvernement d'avoir fait construire des navires en acier, qu'elle n'eût pas été sa critique s'il en avait fait construire en bois!

M. LAVIGUEUR: N'a-t-on pas trouvé à redire quand il s'est agi de faire construire des navires en acier?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas du tout. La Chambre, sans en excepter l'honorable député (M. Lavigueur) lui-même, fut unanime à y consentir. Il était question de faire construire des navires en acier et non pas en bois.

M. LAVIGUEUR: L'honorable ministre sait-il que, durant de longues années, Québec a été un grand centre de construction maritime?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, pour ce qui est des navires en bois.

M. LAVIGUEUR: La compagnie Quinlan et Robinson, de Québec, dont on a parlé, a construit des navires en bois qui ont donné complète satisfaction, et elle s'est conformée à toutes les exigences de son contrat.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pour ce qui est des navires en bois, je n'en sais rien,

nous n'en avons pas commandé, parce que j'ai prié le Gouvernement, avec raison, je crois, de faire construire que des navires en acier.

M. LAVIGUEUR: Pourquoi l'honorable ministre ne veut-il pas entendre parler de navires en bois?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député doit savoir que les navires en bois sont démodés et ne peuvent être comparés aux navires en acier. Tous les autres pays ont fait construire, durant la guerre, des navires en bois qui ont coûté jusqu'à $200 par tonneau. Heureusement pour lui, le Canada ne possède pas de navires en bois. Si l'honorable député eût été présent, hier soir, il m'aurait entendu déclarer que les Etats-Unis, ont des navires en bois qui représentent un total de un million de tonneaux et dont ils ne savent que faire, et qu'il en est ainsi de l'Angleterre, de la France et de la Norvège.

M. LAVIGUEUR (texte): Monsieur le président, hier soir une bombe éclatait dans la Chambre des communes, on lançait une demande de crédit de $8,330,000 pour la marine marchande. La Chambre était prise par surprise, aucun de ses membres ne s'attendait à ce qu'une demande semblable vienne hier soir. Alors, le débat s'engageait vigoureusement, la séance s'est continuée toute la nuit, elle se continuera probablement toute la jurnée et peut-être toute la semaine. Les députés qui siégent à votre gauche, monsieur le président, croient qu'ils ont un devoir impérieux à remplir et veulent protester de toutes leurs forces contre cette politique qui est condamnée d'un bout à l'autre du pays par l'électorat.

On nous donnait un rapport la semaine dernière sur l'exploitation des chemins de fer de l'Etat accusant un déficit de 70 millions de dollars, et je crois que si l'audition des comptes de l'administration des chemins de fer nationaux était faite d'une manière consciencieuse et équitable, ce ne serait pas probablement 70 millions de déficit que nous aurions à déplorer, mais plus probablement 100 millions, et peut-être au-delà, tel que l'a mentionné une grande partie des journaux y compris ceux qui appuient le Gouvernement. On constate donc, monsieur le président, que l'administration par le Gouvernement des chemins de fer du pays est une politique des plus désastreuses, des plus ruineuses, et qui mènera nécessairement le pays à la ruine et à la banqueroute, à moins que ce Gouvernement, exposé à la colère et à l'indignation du peuple, ne soit chassé du pouvoir et que des gens compétents, ayant à cœur les intérêts du Canada, prennent la direction du pays.

Après avoir eu un déficit de 120 millions en deux années pour les chemins de fer, l'honorable ministre de la Marine vient nous demander de continuer la construction d'une marine marchande et ce, dans le but de donner de l'emploi aux soldats de retour du front. Ce but serait certainement louable et nous n'aurions eu qu'à en féliciter le Gouvernement si on l'avait réellement poursuivi, mais comme tous les programmes introduits par le Gouvernement, ce programme a été présenté dans le but d'aider le Gouvernement à se maintenir au pouvoir malgré la volonté du peuple. Les contrats n'ont été accordés que pour favoriser des amis du Gouvernement, afin de lui créer une certaine popularité.

Je demandais tantôt à l'honorable ministre de la Marine s'il avait reçu des demandes de différentes parties de la province et du district de Québec pour l'obtention de contrats de construction de bâtiments. L'honorable ministre ne se rappelle pas d'avoir reçu de nombreuses demandes de ce district. Je sais qu'il est de bonne foi lorsqu'il dit que sa mémoire fait défaut, mais il est à ma connaissance personnelle que des institutions des plus recommandables ont fait des instances auprès du Gouvernement pour obtenir des contrats à Québec, le berceau de la construction des navires au Canada, afin de pouvoir employer chez nous comme ailleurs les vaillants soldats qui se sont distingués au front et qui demandaient à ce Gouvernement de l'ouvrage et du pain pour leurs familles. Si le département de la Marine veut faire les recherches nécessaires il constatera que la maison Quinlan et Robertson, de Québec, a offert de construire des vaisseaux en acier, à Québec, mais il n'y a a pas eu de contrats pour la construction de navires dans la ville de Québec, pas plus qu'il n'y avait de patronage ou de contrats quelconques à donner dans cette ville, parce qu'elle est hostile à ce Gouvernement. J'ai fait moi-même des démarches auprès du Gouvernement, j'ai envoyé des requêtes. J'avais l'honneur dans le temps d'être maire de la ville de Québec et c'est à ce titre que j'ai fait ces démarches. La Chambre de commerce de Québec, elle aussi, a fait des démarches auprès du Gouvernement dans le même but, mais nous n'avons eu que des accusés de réception et les contrats ont été accordés ailleurs, même sans

soumissions, aux amis du Gouvernement. On donnait des contrats énormes et on refusait à Québec même de prendre en considération la demande des soldats de retour du front qui désiraient du pain pour leurs familles.

A part la maison Quinlan et Robertson, il y a la maison Davie Shipyard Building de Lévis, une des maisons les mieux organisées du pays, qui a fait des démarches dans ce sens. L'honorable ministre a répondu tantôt à une de mes questions que la maison Davie, de Lévis, avait construit deux vaisseaux et avait donné pleine et entière satisfaction. Une grande partie de la population de Québec travaillait aux chantiers de la Davie Shipyard et les villes de Lévis et de Québec ont essayé d'obtenir des contrats. Les citoyens de Lévis n'ont pas été plus heureux que les citoyens de Québec, et après la construction à Lévis de deux navires, aucun autre contrat ne fût accordé. Or, la grande majorité des ouvriers qui travaillaient à Lévis, c'est moi-même qui les y avais placés en grande partie, étaient des soldats de retour du front qui ont été mis sur le pavé.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques judicieuses de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) au sujet de la construction des navires et je dois féliciter l'honorable député pour les renseignements précieux et intéressants qu'il a donnés au pays. Le même compliment s'applique aussi à l'honorable député d'Antigonish-Guysborough (M. Sinclair).

A cause du désastre de la politique de la marine marchande du Gouvernement et de l'administration des chemins de fer nationaux, le peuple de ce pays est appelé à se saigner à blanc et à contribuer au fonds public, ce qu'il fait volontiers, étant donné qu'il sait que le Gouvernement a fait de nombreuses dettes pendant la guerre, et que nous admettions ou non l'opportunité de ces dépenses, elles sont faites et le peuple doit payer. Le public doit faire les plus grands sacrifices, même à l'humble ouvrier qui gagne à peine de quoi subvenir à l'entretien de sa famille, doit contribuer un certain pourcentage du salaire qu'il gagne péniblement pour payer les dettes contractées par ce Gouvernement. Et où va cet argent? Est-ce que les contribuables peuvent avoir au moins la satisfaction de dire que leur argent sert à diminuer la dette du pays? Non, monsieur le président. Si mes informations sont exactes, je crois que la taxe sur le revenu a rapporté l'an dernier au Trésor public à peu près 28 millions. Est-ce qu'une partie quelconque de ces 28 millions a servi à diminuer la dette du pays? Ces montants,

au contraire, ne font que contribuer pour une faible partie à solder l'administration désastreuse des chemins de fer nationaux et de la marine marchande, qui sont en train de ruiner le public et qui vont même coûter plus cher au pays que la guerre.

Je constatais dernièrement avec satisfaction et avec fierté que la cité de Québec a contribué pour l'année 1919 au Trésor public, par l'impôt sur le revenu, un montant de 2,800,000 dollars. Elle a donc le droit de réclamer sa part d'encouragement dans la distribution des faveurs du Gouvernement. Or, chaque fois que nous avons demandé quelque chose, à Québec, quelle a été la réponse du Gouvernement? Encore dernièrement, je m'adressais à l'honorable ministre des Travaux publics, lui demandant de reconstruire un mur de soutènement, appartenant au Gouvernement, qui avait été détruit lors de l'inondation de 1918 et qui servait à retenir le chemin de Saint-Grégoire de Montmorency, dans le beau comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. La réponse du Gouvernement était négative, on refusait de faire quoi que ce soit et même de réparer cette propriété qui appartient au gouvernement. Mes prédécesseurs ont demandé au Gouvernement, qui avait même promis de le faire, une amélioration de la plus grande nécessité, la construction d'un pont sur l'Ile d'Orléans, pour relier à la terre ferme sept paroisses des plus florissantes du district de Québec, composées d'agriculteurs émérites, qui sont enfermés sur cette île pendant une certaine période de l'année, alors qu'ils ne peuvent vendre leurs produits à la ville, ni les expédier, ni même vendre leur poisson qui se perd, monsieur le président, alors que l'on cherche à diminuer le coût de la vie. Des subsides leur ont déjà été accordés par le gouvernement, mais on les a supprimés. Pendant plusieurs années, nous avons insisté auprès du Gouvernement pour qu'il mette à exécution ce projet d'une si haute importance, et qui se fera, vous pouvez en être sûr, lorsque le gouvernement de ce pays sera administré par des gens animés de sentiments de justice et qui désirent traiter la population de ce pays d'une façon équitable, sans distinction de races et de religion. Lorsque nous aurons à la tête du gouvernement des hommes du calibre de ceux que je viens de mentionner, le pont de l'Ile d'Orléans se construira et ce sera un acte de justice et une amélioration très importante.

Nous avons demandé aussi, monsieur le président, que le Gouvernement, au lieu d'engouffrer son argent dans des projets comme la marine marchande, afin de favo-

riser ses amis, la cité de Québec a demandé, non pas des faveurs, mais de remplir les contrats et les engagements pris par ce Gouvernement par son premier ministre, par ses ministres et j'oserais dire par le cabinet tout entier. Pendant que je vois le très honorable député de Kings (sir Robert Borden) à son siège, je rappellerai ici les paroles qu'il a prononcées en 1913 au Château Frontenac lorsque les citoyens de Québec lui offraient un grand banquet. Il déclarait alors aux citoyens de Québec qu'il voulait leur rendre justice et qu'il était venu à Québec pour continuer les grands travaux qui étaient entrepris et qui devaient se continuer sans interruption. Où sont ces engagements, ces contrats signés par le Gouvernement pour lesquels la ville de Québec a fait des sacrifices énormes pour obtenir le développement des chemins de fer, pour obtenir le transport du grain de l'Ouest qui nous avait été promis et qui était à l'avantage du pays tout entier? Les promesses, les contrats, les engagements solennels, les déclarations faites par l'ancien premier ministre du Canada devant plusieurs centaines de personnes, au Château-Frontenac, à Québec, que sont-ils devenus? Tous ces engagements sont demeurés lettre morte. On nous a toujours répondu: "Messieurs, vos demandes sont raisonnables, mais nous ne pouvons pas songer, en temps de guerre, à faire aucuns travaux, nous ne pouvons pas songer à dépenser de l'argent." Cependant, nous votions des millions et des millions et le Gouvernement dépensait cet argent pour la construction de navires et il refusait aux citoyens du district de Québec, des améliorations qui auraient bénéficié au pays tout entier. On continuait à expédier le grain de l'Ouest par les ports américains, au coût de 34 et 35 cents par boisseau, lorsqu'en faisant passer le grain par le fleuve Saint-Laurent et par Québec, en nous donnant les quais et les élévateurs promis, on aurait pu transporter le grain de Winnipeg à Québec pour à peu près 16 ou 17 cents par boisseau, c'est-à-dire 50 pour 100 meilleur marché et utiliser en même temps les chemins de fer nationaux et diminuer la distance de 214 milles, de Québec à Winnipeg. C'est de cette manière que la province de Québec a été traitée par le Gouvernement depuis 1911. Et aujourd'hui, quand on semble vouloir se rapprocher de la province de Québec, chercher à lui tendre la main à la veille des élections fédérales, est-ce qu'il n'est pas temps pour les citoyens de la province de Québec de songer à la façon dont ce Gouvernement les a traités? Soyez persuadé, monsieur le président, que les citoyens de Québec et de la province de Québec se souviennent et se souviendront; c'est toute leur devise. Est-ce que le Gouvernement, qui ne compte dans ses rangs que trois représentants de la province de Québec, ne peut pas s'attendre à la prochaine élection, après avoir foulé aux pieds tous ses engagements, après avoir—si l'on veut bien me permettre l'expression—"boycotté" la province de Québec comme il l'a fait, est-ce qu'il ne peut pas s'attendre, dis-je, à la prochaine élection générale au même résultat que celui qu'il y a obtenu en 1917? La province de Québec enverra ici des députés qui seront absolument unis comme ils le sont aujourd'hui.

Je désirerais aussi, monsieur le président, souligner une autre petite injustice qui a été faite à la ville de Québec. A Québec, nous avons une exposition des mieux organisées. La Commission de l'exposition a toujours compté sur l'octroi de $50,000 du gouvernement fédéral. Lorsque le tour de la province de Québec est venu, on nous a répondu: Ah! nous ne pouvons donner les $50,000, nous sommes en temps de guerre, il faut économiser. Toujours la même réponse lorsqu'il s'agit de la province de Québec. Après la guerre, nous avons demandé cet octroi de $50,000, le Gouvernement a répondu: Nous n'en donnons plus maintenant; nous l'avons donné jusqu'à deux et trois fois à d'autres provinces, Québec ne l'a jamais eu, mais maintenant nous ne le donnons plus.

Je tenais à citer cette autre injustice de la part du Gouvernement envers la ville de Québec, car si l'on veut avoir de bons produits agricoles, si on veut encourager les jeunes gens à rester sur le sol pour le cultiver et créer des cargaisons pour les bateaux du Gouvernement, si jamais l'on se sert de ces bateaux, il me semble que ce serait une excellente politique d'encourager un peu les bons cultivateurs du district de Québec, comme on l'a fait ailleurs, en donnant à Québec l'octroi qui lui était dû, mais qu'on lui a refusé. La commission du havre de Québec a demandé, sans plus de succès, la construction d'un "cold storage," afin d'expédier par Québec le beurre et le fromage que nous sommes obligés actuellement d'expédier par Montréal faute de "cold storage" à Québec. Je ne sais pas s'il y a ici un membre du Gouvernement qui puisse dire que, réellement, on a accordé une part des subsides à la province de Québec et surtout à la ville de Québec.

Vous me permettrez, monsieur le président, de dire un mot des chemins de fer du gouvernement et du service qu'on nous donne à Québec. Je crois qu'il est du devoir des citoyens de ce pays d'encourager les chemins de fer de l'Etat aussi souvent que possible, et lorsque je ne suis pas trop pressé pour descendre à Québec ou monter à Ottawa, je prends le train du chemin de fer Nord-Canadien. Savez-vous quelle sorte de service on nous donne de Québec à Montréal, par exemple? Le Pacifique-Canadien nous donne trois excellents trains par jour et le trajet se fait en cinq heures; le Nord-Canadien nous donne un char assez comfortable, c'est un assez bon train, mais il prend sept heures pour se rendre de Québec à Montréal. Maintenant, si nous prenons le train Ocean Limited à Montréal pour descendre à Québec, on serait porté à croire qu'on utiliserait le pont de Québec et qu'on ferait descendre les passagers de Québec, à Québec; mais il n'en est pas ainsi. Ce train Ocean Limited arrive à Lévis, lorsqu'il n'est pas en retard, à minuit et cinq et nous avons un bateau pour nous transporter à Québec; mais malheureusement il arrive assez souvent que ce train a un peu de retard— d'ailleurs c'est l'habitude des chemins de fer du Gouvernement—et qu'il n'arrive à Lévis qu'à deux heures et même trois heures du matin, alors que nous sommes obligés d'attendre sur les quais le bateau traversier pour Québec. Maintenant, les voyageurs qui viennent de Québec pour prendre l'Ocean Limited, au nombre de 50 ou 60, peut-être 100, traversent par le bateau de onze heures et demie et lorsque le train est en retard ils sont obligés d'attendre à la belle étoile jusqu'à deux ou trois heures du matin. Voilà comment les chemins de fer du gouvernement sont administrés. Il serait préférable d'avoir un train qui partirait de la gare du Pacifique, qui passerait par le pont de Québec, qui correspondrait avec l'Ocean Limited sur lequel les voyageurs pourraient prendre passage, et ceux venant de Montréal pourraient débarquer à Québec. Lorsqu'une demande à cet effet fut faite au Gouvernement par le conseil de ville de Québec et la chambre de commerce de Québec, il répondit qu'il serait trop coûteux de mettre un char à la disposition du public voyageur de Québec. L'administration des chemins de fer nationaux est partout la même, dans tout le pays. Quant à moi, je ne suis nullement surpris des déficits qui existent, au chiffre de 70 millions, Cette administration est à peu près pareille ailleurs. J'ai eu l'occasion de voyager un peu de Québec à Winnipeg. Par exemple, lorsque je suis passé par Toronto, j'ai constaté qu'il y avait de magnifiques chars, très grands, très bien organisés, mais lorsque nous passons par Cochrane, par exemple, en allant de Cochrane à Québec c'est bien différent; c'est comme si on disait: Pour le bas de Québec c'est toujours assez bon. J'aimerais que la chose soit constatée par le ministre des Chemins de fer; je suis sûr qu'il n'a pas constaté cet état de choses et je serais des plus heureux si le ministre pouvait se rendre compte du service que l'on donne de Cochrane à Québec. C'est un service qui, certes n'est guère comparable à celui qui est donné de Toronto à Winnipeg.

Ce sont là, en partie, les griefs des citoyens de Québec. Pour ma part, je suis absolument opposé à la politique de la marine marchande du gouvernement qui n'est ni plus ni moins que la répétition de l'administration désastreuse des chemins de fer nationaux, et si j'avais un conseil à donner au Gouvernement je lui dirais de se défaire coûte que coûte de cette marine, immédiatement s'il y a possibilité, de se débarrasser de cet éléphant qui pèse sur le dos du pays et qui va, avec les chemins de fer nationaux conduire le pays à la ruine.

Tout à l'heure j'ai dit que nous avons sollicité des contrats pour la maison Quinlan & Robertson. Il me vient à la mémoire maintenant que nous avons aussi demandé des contrats pour une compagnie qui construisait des bateaux à Saint-Laurent, Ile d'Orléans, et qui employait un grand nombre d'ouvriers là ou ailleurs; cette demande pour l'Ile d'Orléans n'a pas plus été entendue du Gouvernement que les autres. De sorte que lorsque je disais qu'il y avait du favoritisme dans la manière dont on a donné les contrats, je crois que l'on admettra que l'expression dont je me suis servi était absolument juste et exacte.

Donc, monsieur le président, je voterai contre l'item de $8,338,000 et je demanderai au Gouvernement, avant de faire des dépenses inutiles, avant d'engloutir des millions comme il le fait, de donner un peu plus d'attention aux citoyens de Québec, qui paient des taxes comme les autres; je lui demanderai encore une fois de continuer les travaux de la rivière Saint-Charles, à Québec, et je ne me lasserai pas de le lui demander. Le Gouvernement a déjà englouti $1,600,000 dans ces travaux; de plus il a résilié le contrat qu'il avait avec les entrepreneurs et il a fait l'acquisition de tout l'outillage, et si je

suis bien informé cet outillage était évalué à environ cinq ou six cent mille piastres. Le Gouvernement, sans aucune raison, a décidé un bon jour, de discontinuer ces travaux malgré ses engagements et ses contrats. Après bien des instances de la part des citoyens de Québec demandant la confection de ces travaux le Gouvernement a refusé et cette question-là restera sans solution, comme toutes les autres. Il me semble que cela aurait été une excellente occasion d'avoir un beau port pour recevoir la marine du Gouvernement. Je voterai donc contre cet item de $8,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Monsieur le président, il y a environ dix-huit heures que le comité est en séance. Le crédit à l'étude a déjà été soumis à sa considération depuis quatre heures et demie jusqu'à six heures et ensuite depuis huite heures du soir jusqu'à midi et demi, le lendemain. Certains membres de l'opposition se sont imaginé d'empêcher l'adoption de cet item. Pourquoi? Je me le demande en vain, et eux-mêmes ne le savent peut-être pas au juste. Voici, en résumé, l'histoire qui se rattache à ce crédit: Au cours de la guerre, à une époque qui s'est trouvée assez rapprochée de la fin, le Gouvernement considérant combien il existait de navires déjà construits, jugea à propos d'en faire construire d'autres d'après un programme assez important. Au moment de la mise à exécution de ce programme, le ministère a été prié à plusieurs reprises par les membres de cette Chambre d'entreprendre la création d'une marine marchande, et des suppliques pressantes avaient été reçues de tous les coins du Dominion, suppliques d'autant plus pressantes que les exigences du moment devenaient plus menaçantes.

Cette ligne de conduite a d'abord été adoptée, si je suis bien renseigné, du consentement unanime de la députation. Cela se passait au printemps de 1918. Au printemps de l'année suivante, après la signature de l'armistice, mais avant le rétablissement définitif de la paix, on y a persisté tout en y apportant certaines restrictions. Pour maintenir cette ligne de conduite, la Chambre a ouvert un crédit de 30 millions de dollars, et je crois me souvenir qu'elle a été entièrement d'accord, après quelque critique (sans demander que la question fût mise aux voix) de la part d'un député ou deux qui forment maintenant partie du groupe agraire, mais non de la part de l'opposition officielle. Quoi qu'il en soit, l'entreprise du Gouvernement avait obtenu l'appui presque unanime de cette législature six mois ou plus après la signature de l'armistice, moyennant les restrictions établies dans le crédit demandé aujourd'hui. Cela constituait une approbation du programme auquel le crédit s'appliquait. A la suite de ce mandat de la législature, le ministère a adjugé certaines entreprises, et la décision d'adjuger la dernière a été arrêtée au mois de décembre 1919, il y a maintenant près d'un an et demi.

Vers la fin de l'année 1919, la situation causée par le manque de travail au Canada devenait de plus en plus aiguë, non pas que nous souffrions comme d'autres pays, mais en décembre 1919 et pendant les premiers mois de 1920, il y a eu incontestablement, dans diverses parties du pays, beaucoup de misère causée par le chômage forcé. Le Gouvernement était importuné comme seul un gouvernement peut l'être par ceux qui lui demandaient de soulager cette misère. Les instances étaient surtout vives parce que les privations atteignaient principalement les gens revenus des champs de bataille, et c'étaient ceux-là et leurs représentants qui exerçaient une grande pression et qui insistaient pour qu'on eût égard à eux. Cela a beaucoup contribué à l'adjudication de la construction des deux ou trois derniers vaisseaux que la législature avait permis de construire.

Je le répète, la dernière décision a été prise pendant ce mois-là. On a tenté de maintenir les prix aussi bas qu'on pouvait, ce qui a différé le dernier décret du conseil approuvant la commande jusqu'au mois de mars 1920. Depuis cette date, aucun nouvel engagement n'a été pris, absolument aucun; tout ce que le Gouvernement a fait, tout ce qu'il lui restait à faire, c'était de remplir les obligations que le pays avait acceptées par l'entreprise du Parlement, avec son autorisation presque unanime, et qui étaient exigibles de toute part.

Pour parachever cette œuvre, pour remplir les marchés formels autorisés par la législature, un crédit a été ouvert l'an dernier. Il déclarait que la somme ne suffirait pas, qu'il serait probablement impossible de compléter les vaisseaux au cours de l'année courante, et qu'il faudrait redemander quelque chose plus tard. Le crédit qui est maintenant soumis à la Chambre, crédit de 8 millions de dollars, embrasse $4,665,000 qui étaient compris dans le crédit de 20 millions ouvert l'an dernier, et le reste est destiné à compléter la somme qui, disait-on clairement l'an dernier, serait nécessaire, vu que les travaux se prolongeraient jusqu'à cette année. Le Gouvernement est simplement tenu de demander qu'on autorise de nouveau la dépense d'à peu près les trois cinquièmes de cette som-

me et qu'on accorde les deux autres cinquièmes pour parachever les travaux que l'Etat a été autorisé à exécuter par la Chambre.

Autant que je puis la dépeindre en paroles, voici quelle est l'attitude de l'opposition: elle fait cause commune avec nous pour autoriser une dépense à un moment où elle est populaire, où le travail s'accomplit mais lorsqu'il est presque parachevé et que le temps est venu de solder la note, elle nous tourne complètement le dos. Elle consent bien à ce que le pays prenne des engagements formels, mais elle s'oppose absolument à ce que le pays paye les pots cassés.

Ces jours derniers, un député disait que, vu que certains paiements n'avaient pas été effectués à Londres (Angleterre), il baissait le front de honte en voyant le Canada répudier ses obligations. Le Canada n'a répudié aucune obligation qui le liait, mais le parti auquel mon honorable ami est affilié croit que la Chambre devrait être maintenue entre ciel et terre, inerte, stérile, à ne rien faire, pendant des jours entiers, de crainte que le Canada ne remplisse ses obligations envers des citoyens de ce pays. Il faut payer pour des entreprises qui ont été adjugées, et il faut en terminer d'autres. Les honorables députés se placent-ils sur le terrain que nous avons parfaitement le droit de construire la coque d'un navire, mais que nous avons absolument tort de compléter celui-ci — qu'il est entièrement légitime de construire un vaisseaux, mais qu'on a complètement tort d'y mettre des machines? Prétendent-ils qu'il était absolument mal de finir ce qu'il était absolument bien de commencer? Prétendent-ils qu'en ce moment même où l'exploitation maritime est bouleversée, ce dont nous souffrons tous, l'opposition doit rester ici et dire: "Lorsque le soleil brille, tout va bien et nous approuvons, mais lorsque surviennent des nuages nous reprenons ce que nous avons dit, nous attendons et ne faisons plus rien?" Je suis surpris que le parti agraire se soit laissé leurré par les beaux discours de l'opposition officielle jusqu'au point de prendre sa présente attitude. Savent-ils que le leader de l'opposition agraire (l'hon. M. Crerar) était membre du Gouvernement lors de l'entreprise et lorsque le dernier navire a été commandé?

L'hon. M. CRERAR: Je suis persuadé que ce n'est pas de bon gré que mon très honorable ami le premier ministre me représente sous un aussi mauvais jour. J'ai quitté le Gouvernement en juin 1919, et j'ai ici le hansard qui rapporte une question faite par mon honorable ami, le député de Lunenburg (M. Duff)...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demande pardon à mon honorable ami; il a raison, je sais où il veut en venir.

L'hon. M. CRERAR: Monsieur le président, mon très honorable ami a déclaré définitivement et de manière explicite que je faisais partie du Gouvernement, lors de la dernière adjudication. J'ai quitté le ministère au commencement de juin 1919, et je dois dire à mon très honorable ami, ainsi qu'au ministre de la Marine et des Pêcheries, que d'après le renseignement reçu en réponse à la question de mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff), faite à la Chambre, et à laquelle il a été répondu le 4 mars, cette année, la dernière adjudication pour ces navires, qui sont au nombre de deux, a été faite le 7 avril 1920, dix mois après que j'eus quitté le Gouvernement. Mais je ne veux pas retarder mon très honorable ami, le leader du Gouvernement, je ne veux que faire voir que c'est là tout ce qu'il connaît, et tout ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries connaît de ses propres affaires. Lorsque mon très honorable ami fait une déclaration d'aussi vaste portée, c'est qu'il veut gagner son point, en s'assurant que les faits sont exacts avant de les répéter.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'étais déjà prêt, lorsque l'honorable député a attiré l'attention à la date. Je savais dès lors que j'avais fait erreur dans mon assertion, et j'ai accepté la parole de l'honorable député—la démission de notre collègue a eu lieu en juin de l'année précédente—et je suis tout disposé à rectifier. Je ne désire aucunement représenter sous un faux jour l'attitude de qui que ce soit. Mais le fait que l'honorable député n'était pas membre du Gouvernement au moment où le marché a été passé pour ces deux navires, ne change rien au fait qu'il était membre du Gouvernement lors de l'élaboration des prévisions budgétaires et de leur discussion à la Chambre et qu'il a appuyé le programme complet de construction, au début de l'entreprise.

L'hon. M. CRERAR: Puis-je poser une autre question à mon très honorable ami? Si sa présente assertion est exacte, veut-il dire que cela m'engage indéfiniment à la construction de navires par le Gouvernement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela engage mon honorable ami à appuyer le pro-

gramme qui a été décidé, à ce moment-là. Voilà le point. Nous n'adoptons pas un programme, nous n'en continuons pas un non plus, nous ne faisons que compléter un programme autorisé qu'il a approuvé. Nous avons entrepris une tâche que nous exécutons. Il est vrai que la construction des navires a été adjugée après la démission de l'honorable membre, mais ce n'est pas un renversement de programme, c'est l'exécution d'un programme.

L'hon. M. CRERAR: Près d'un tiers des adjudications pour construction de navires ont été faites après ma retraite du ministère.

Le très hon. M. MEIGHEN: Permettez-moi de dire que si je comprends bien la situation, l'attitude de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) semble être toute aussi conséquente que celle des honorables députés de la gauche. Il prétend que nous n'aurions pas dû entreprendre de construction de navires, car c'est là tout particulièrement la prérogative commerciale du Royaume-Uni, puisque la construction s'y fait à meilleur marché que chez nous, et que nous devrions conséquemment leur laisser l'entreprise de fournir les moyens de transport nécessaires au pays. Quoique ce puisse être une tâche tellement difficile pour nous qu'il ne soit pas sage que nous entrions dans un concours de cette nature, au moment où la chose a été faite, les circonstances spéciales en faisaient un devoir pour nous, même à des frais élevés; circonstances spéciales qui nous faisaient un devoir de construire ces navires dans le pays, parce qu'ils étaient nécessaires et devaient être construits là où il était possible de le faire. Voici dans quelles circonstances ce programme a été inauguré.

L'honorable député nous donne, depuis vingt-quatre heures, le même spectacle auquel il nous a fait assister il y a quelques années. En 1913, je me rappelle, il a prononcé plusieurs discours pour montrer qu'au lieu de commander des vaisseaux en Angleterre pour des fins de guerre, nous devrions construire deux escadres en ce pays à n'importe quel prix; que nous aurions dû construire des vaisseaux sur l'Atlantique et sur le Pacifique à une époque où la construction chez nous coûtait facilement deux fois plus cher qu'en Angleterre et à un moment où cette construction était plus urgente que jamais. L'honorable député a retardé, ou a servi d'instrument pour retarder les affaires de la Chambre durant des semaines, afin d'essayer de faire construire ces vaisseaux en Canada pour des fins de guerre, sur l'Atlantique et sur le Pacifique, au coût de 50 millions probablement. Et dans un temps où c'était nécessaire, nous avons affecté 70 millions pour la construction de navires au pays.

Cependant, les honorables députés de la gauche sont évidemment las de la tâche qu'ils ont entreprise à cette occasion. L'un après l'autre ils ont demandé la fin de ce débat, en disant qu'ils ne veulent pas continuer cet incident qui dure depuis une trentaine d'heures. Rien ne prouve mieux où ils veulent en venir. Les honorables députés de Red-Deer (M. Clark), de Saint-Jacques (M. Rinfret), de Lunenburg (M. Duff) et de Wesmoreland (M. Copp) ont tous supplié le Gouvernement d'intervenir et d'appliquer la règle de la clôture. Dans ce cas-là, leur objet est évident. Il est clair que ce débat n'a été commencé qu'avec l'idée qu'on y mettrait fin. Dans les circonstances, je considère qu'il est du devoir de la droite de faire droit à la demande de l'opposition. Les crédits ont été déposés à la Chambre le 8 du mois dernier. Je crois que le débat sur l'adresse ne s'est terminé que le 3. Je ne sache pas que les crédits aient jamais été déposés aussi tôt après la fin du débat sur l'adresse. A partir du 15, je crois, ou plus tôt, à chaque jour que les affaires de l'initiative du Gouvernement étaient abordées, nous avons proposé que la Chambre passe à la discussion des subsides. Et cependant on n'a encore adopté que quelques articles ça et là. En regard de ce qu'il reste à faire, le travail accompli jusqu'à présent est insignifiant, et si cet état de choses ne change pas, alors le Parlement aura cessé d'être le premier tribunal de la nation. Il descendra, aux yeux du public, à un niveau que je ne voudrais pas voir. Je juge donc de mon devoir de mettre fin à cette situation, et je propose de renvoyer à plus tard l'étude de cet article.

L'hon. M. MURPHY: En vertu du règlement, cette motion n'est pas sujette à débat.

M. le PRESIDENT: Non.

Service maritime et fluvial.—Entretien et réparations des vaisseaux et des navires brise-glace de l'Etat, $1,750,000.

M. PARENT: Puis-je demander combien on a dépensé pour le brise-glace *Montcalm?*

L'hon. M. BALLANTYNE: $138,094.

M. PARENT: Peut-être l'honorable ministre sauverait-il du temps en nous donnant les sommes dépensées pour les divers steamers.

L'hon. M. BALLANTYNE: Voici la liste.

Steamer	*Aberdeen*	$ 5,784
"	*Arranmore*	rien
"	*Argentine*	160
"	*Bellechasse*	1,890
"	*Brant* (réparations à la coque)	1,393
"	*Concretia* (réparation à la coque)	214
"	*Dollard*	1,773
"	*Druid*	46,810
"	*Estevan* (réparations à la coque)	5,900
"	*Frontenac*	2,200
"	*Grenville*	4,500
"	*Lady-Grey*	71,000
"	*Lady-Laurier*	1,060
"	*Lambton*	2,753
"	*Laurentian*	28,000
"	*Montcalm*	20,000
"	*Newington*	3,400
"	*Reserve*	900
"	*Rouville*	9,000
"	*Scout*	893
"	*Shamrock*	16,600
"	*Stanley*	10,000
"	*Thomas-Mason*	191
"	*Verchères*	900
"	*H.-W.-Lee*	2,890

M. PARENT: Y a-t-il quelque raison particulière pour laquelle des réparations, au montant de $46,810, ont été faites au *Druid?*

L'hon. M. BALLANTYNE: Le steamer *Druid* était en très mauvais état, et naturellement les frais de réparation pour le mettre en état de reprendre la mer étaient plus élevés que si ce bateau n'eût pas exigé tant de réparations.

M. PARENT: Quel est son tonnage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Aucun de ces bateaux n'est acheté ou tenu en service d'après son tonnage. Ce sont simplement de petits bateaux de rivières.

M. PARENT: Le ministre a-t-il une idée de ce qu'il en coûterait pour acheter dans le moment un bateau semblable au *Druid* aux prix de l'année dernière? Nous n'avons aucun doute qu'avec son expérience en construction maritime, il pourra donner ce renseignement au comité.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne prétends pas avoir aucune expérience particulière à ce sujet. Mon honorable ami a probablement en vue l'honorable représentant de Lunenburg (M. Duff). Je ne pourrais pas lui donner le renseignement qu'il demande.

M. CASGRAIN: On me dit que le steamer *Champlain* qui, à venir à l'année dernière appartenait au gouvernement canadian, a été vendue à la Gulf of St. Lawrence Shipping & Trading Co. et que, pour une raison ou une autre, il s'est produit des délais pour obtenir un règlement de compte. Le ministre peut-il me donner quelques renseignements à ce sujet?

L'hon. M. BALLANTYNE: La chose est devant le département de la Justice, mais l'Etat est amplement protégé par billet et hypothèque sur le bateau.

M. CASGRAIN: Qui est chargé ici des intérêts de l'Etat. Quel est l'avocat au dossier?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ainsi que mon honorable ami le sait bien, il y a un grand nombre de procureurs et autres officiers judiciaires au département de la Justice. Je ne peux pas donner à mon honorable ami le nom particulier.

M. CASGRAIN: Le ministre ne saisit pas bien le point que je désire faire ressortir. En général, il y a à la Justice différents avocats s'occupant de cas spéciaux; mais quand il s'agit de causes à plaider devant la cour d'échiquier, la cour suprême ou une cour locale, le département retient généralement les services d'avocats dans les différents endroits où les causes doivent être plaidées. En un certain cas à Québec, où une expropriation était en train, le Gouvernement retint les services de M. Bernier, qui est maintenant un juge. Dans le cas présent, quel est le procureur qui a été choisi pour s'occuper des intérêts du Gouvernement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette de ne pas pouvoir donner à mon honorable ami le nom de l'officier judiciaire au département de la Justice, mais mon collègue, le ministre de la Justice (M. Doherty), m'a promis qu'il l'obtiendrait pour moi.

M. CASGRAIN: Il est possible que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas en mesure de donner ce renseignement au comité, mais je vois à ses côtés le ministre de la Justice, et assurément le ministre de la Justice doit savoir qui a été retenu pour cette cause. J'aimerais bien qu'il pût souffler au ministre de la Marine le nom de ce procureur, car je désirerais beaucoup le savoir.

Le très hon. M. DOHERTY: Tout ce que je puis faire, c'est de faire connaître à mon honorable ami ce que je sais actuellement, à savoir que cette cause n'en est pas encore arrivée au point où il serait nécessaire d'avoir recours aux services d'un pro-

cureur du dehors. Mon honorable ami doit comprendre qu'il ne m'est pas possible d'avoir sans cesse présent à l'esprit le nom de tel ou tel avocat ayant charge d'une cause où nous pouvons être intéressés. Je serai très heureux de me renseigner au juste. Le sous-ministre de la Marine me dit maintenant que je puis positivement déclarer qu'aucun avocat étranger au département n'a été retenu pour cette cause. Je me repose sur son autorité, pour déclarer cela.

M. CASGRAIN: A venir jusqu'à ce jour, combien a-t-on payé en à-compte du prix d'achat du steamer *Champlain*, et quelle est la balance qui reste due?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le prix de vente de ce steamer a été $61,050. Il a été versé $13,000 comptant, et quatre billets ont été remis, dont un de $12,000 a été payé. Il y a encore en souffrance un billet de $11,997, et deux de $12,000.

M. CASGRAIN: Quand la vente a-t-elle eu lieu?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas le mois exact. Ce fut en juillet ou août 1920.

M. CASGRAIN: Quels sont les signataires de ces billets, et sont-ce des personnes responsables? Ces personnes sont-elles celles avec lesquelles le contrat a été passé, ou bien s'agit-il d'autres personnes?

L'hon. M. BALLANTYNE: La compagnie de navigation du golfe St-Laurent, Thomas Harling et un des MM. Clark. Je ne suis pas sûr de ses initiales.

M. CASGRAIN: Un certain M. Barnard, de Montréal, n'a-t-il pas eu à faire avec le contrat portant garantie du paiement de ces billets?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas que je sache.

M. CASGRAIN: Quel intérêt ces billets portent-ils, et l'a-t-on payé règulièrement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Si l'honorable député vent bien me poser quelqu'autre questions pour que la besogne avance dans l'intervalle, je me ferai un plaisir de le renseigner plus tard quant à cet intérêt.

M. CASGRAIN: J'y consentirai volontiers. Le ministre sait-il que la Compagnie de navigation du Golfe Saint-Laurent est maintenant en liquidation?

L'hon. M. BALLANTYNE: En effet.

M. CASGRAIN: Le billet est-il souscrit par cette compagnie seulement?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai dit, il y a un instant, qu'il ne l'était pas seulement par la compagnie mais aussi par Thomas Harling et l'un des MM. Clark. J'ignore quelles sont ses initiales.

M. CASGRAIN: Je crois connaître ce M. Harling. Je crois qu'il était à Montréal il y a quelque temps et qu'il s'y est engagé dans des entreprises maritimes. On me dit qu'il n'a pas trouvé son entreprise dans notre ville très profitable, et dans la ville de Québec, où il a tâché de faire mieux, son succès n'a guère été meilleur. Le Gouvernement ne détient pas une bien forte garantie dans la signature de M. Harling. Cette compagnie se liquide actuellement, et je crois pouvoir assurer le comité qu'une personne telle que M. Harling ne saurait guère faire honneur à ces billets à leur échéance.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami considèrerait-il l'endossement de la Compagnie de pulpe et de papier du Golfe, comme suffisante à la face de ces billets?

M. CASGRAIN: C'est la première fois que j'entends mentionner ce nom. J'ai déduit des réponses données en la Chambre l'an dernier que ce vapeur avait été vendu à la Gulf of St. Lawrence Navigation Company, maintenant en liquidation. Ces billets sont signés par elle, qui est en liquidation et endossés, si je ne me trompe, par M. Thomas Harling.

L'hon. M. BALANTYNE: Et aussi par la Gulf Pulp and Paper Company. Mon honorable ami sait très bien que cette compagnie, établie au Port-Clark, est très forte financièrement, de sorte que tout risque disparaît dès que son endossement est sur le billet.

M. CASGRAIN: Puis-je savoir du ministre quels membres de la compagnie Pulp and Paper ont endossé ces billets?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les frères Clark.

M. CASGRAIN: L'endossement est-il fait par les MM. Clark Frères eux-mêmes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Par la Compagnie Gulf Pulp and Paper, laquelle est solvable, comme mon honorable ami le sait.

M. CASGRAIN: En outre, je demanderai au ministre à quelle date le contrat a été passé entre le Gouvernement et cette compagnie pour l'achat de ce vapeur.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'était au mois de mai dernier.

M. CASGRAIN: En mai dernier? Mais quand l'endossement a-t-il été signé sur le billet par la Compagnie Gulf Pulp and Paper?

L'hon. M. BALLANTYNE: Vous voulez savoir la date?

M. CASGRAIN: Oui.

M. PARENT: C'est tout récemment, n'est-ce pas?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le 5e jour de mai.

M. CASGRAIN: De quelle année?

L'hon. M. BALLANTYNE: 1920.

M. CASGRAIN: Ainsi, si j'entends bien, c'était vers le même temps que le contrat fut passé avec le Gouvernement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Vers le même temps.

M. CASGRAIN: Je voudrais maintenant savoir comment il se fait, si ce billet est endossé par deux personnes solvables,—ou, en tout cas, que le Gouvernement prétend telles,—que l'affaire soit renvoyée au ministère de la Justice pour règlement?

L'hon. M. BALLANTYNE: En vue de calmer l'inquiétude de l'honorable député au sujet du péril financier qui menace l'Etat, je lui dirai que les frères Clark ont maintenant vendu la Compagnie Gulf Pulp and Paper à lord Northcliffe. Je crois que mon honorable ami se convaincra que celui-ci est suffisamment riche pour faire honneur à ces obligations.

M. CASGRAIN: Quels sont les frais judiciaires de cette cause?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il n'y en a pas.

M. CASGRAIN: Pas actuellement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas encore.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Je désire attirer l'attention du ministre sur la promesse qu'il a faite lorsque son budget a été adopté l'an dernier J'avais demandé qu'on augmente les salaires des mécaniciens du vapeur *Brant*. Le ministre m'avait donné une réponse très satisfaisante, mais apparemment, il n'y a eu aucune suite. Dans tous les cas, je n'en ai pas entendu parler dernièrement et je voudrais que le ministre me dise si l'affaire a été réglée, et dans ce cas, de quelle façon.

[M. Casgrain.]

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai eu des renseignements au sujet du vapeur *Brant* il y a un ou deux jours. La question des salaires fait actuellement l'objet d'un examen très sérieux de la part du département. Je ne dis pas que nous augmenterons les salaires, mais la question est à l'étude.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Le ministre s'en tient-il à la déclaration qu'il a faite l'an dernier devant la Chambre?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne me rappelle pas les circonstances.

M. SINCLAIR (Queen): Il avait déclaré qu'on paierait les mêmes salaires qu'ailleurs.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami doit se rappeler que j'ai complété cette déclaration en disant que l'on paierait les mêmes salaires qui étaient payés sur des bateaux de même dimensions.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Le ministre a ajouté autre chose. Il a dit que le salaire ne serait pas inférieur à celui de l'année précédente, plus l'indemnité de vie chère. Quant aux renseignements qu'il déclare avoir reçus, voudrait-il avoir l'obligeance de nous dire quand ils lui sont parvenus et par qui ils ont été adressés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ils provenaient de M. Winchester du *Brant* et de M. Cummings de l'association nationale des mécaniciens de marine. Je puis assurer mon honorable ami que la chose ne sera pas négligée. Je ne peux pas dire en ce moment ce que nous ferons exactement, mais nous étudions l'affaire et une décision sera prise incessamment. Aussitôt prise, je la communiquerai à mon honorable ami.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Le ton de ces remarques me fait plaisir. Je regrette d'être obligé de soulever cette question en comité, mais j'essaye d'obtenir un règlement depuis le mois de mai dernier. Je suis aussi heureux d'apprendre que le ministre est prêt à donner suite aux renseignements qu'il a reçus du secrétaire de l'association des mécaniciens de marine à Charlottetown, ainsi que des mécaniciens du *Brant*. Il me semble que les fonctionnaires du département auraient pu agir avec un peu plus de promptitude pour s'enquérir de ce qu'étaient les salaires ordinaires des mécaniciens. Le ministre veut-il me dire si le règlement datera du 1er avril 1920, comme cela devrait être?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne peux pas le dire. Que mon honorable ami laisse cela à notre générosité. Je l'assure que nous ferons ce que nous pourrons.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Je ne réclamme pas ce redressement des salaires comme une générosité, mais comme une question de justice. C'est une chose qu'on aurait dû régler il y a longtemps.

M. CASGRAIN: Le Gouvernement ne s'occupe pas des menus détails; il ne s'intéresse qu'aux millions.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Je suis tout prêt à accepter la déclaration du ministre et à laisser le tout à son jugement.

M. CASGRAIN: Revenant à la question que j'ai signalée il y a quelques instants au comité concernant la transaction entre le Gouvernement et la Gulf of St. Lawrence Shipping & Trading Co. au sujet de la vente du vapeur *Champlain*, le ministre nous a dit qu'un acte avait été signé à une certaine date, mais il ne nous a pas dit qui en étaient les signataires. Evidemment il y avait le Gouvernement d'une part, mais qui représentait l'autre part?

L'hon. M. BALLANTYNE: La compagnie "Gulf of St. Lawrence Shipping & Trading Co." M. H. de S. Bossé a signé au nom de cette compagnie.

M. CASGRAIN: Une autre personne attachée à la compagnie a-t-elle signé?

L'hon. M. BALLANTYNE: Si ma mémoire ne me trompe pas, M. Bossé seul a signé.

M. CASGRAIN: Le ministre pourrait-il faire trouver ce contrat par les deux employés capables qui aident le comité à disposer de ces crédits? Je voudrais avoir une réponse plus définitive en ce qui regarde les parties contractantes qui ont signé au nom de la compagnie. Je sais de source autorisée que la personne qui possède le principal intérêt dans la compagnie, qui est ce que nous appelons son bailleur de fonds, est un avocat de Montréal du nom de Barnard. Je ne dis pas qu'il est allé jusqu'à donner une garantie pour cette transaction, mais je crois qu'il y a du vrai dans le renseignement qui m'a été donné. Le ministre pourrait-il trouver le contrat et nous le laisser voir.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami ne s'attend pas à ce que je le lui envoie immédiatement.

M. CASGRAIN: Non.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas le contrat, mais je serai heureux de le faire parvenir à l'honorable député.

M. CASGRAIN: Si le contrat a été préparé et signé par M. Bossé au nom de la compagnie et si des billets pour le reliquat ont été signés aussi par lui au nom de la compagnie et endossés par un certain Thomas Harling, comment se fait-il, qu'après cela, cette nouvelle compagnie la Gulf Pulp & Paper Co. qui n'était pas partie au contrat, a aussi endossé les billets? A la demande de qui et pourquoi la nouvelle compagnie a-t-elle endossé ou garanti les billets?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ces messieurs s'intéressaient à l'établissement d'un service avec Clarke's Harbour.

M. CASGRAIN: Dois-je comprendre que le vapeur *Champlain* doit faire le service entre Québec et Clarke's Harbour et qu'il a été passé à ces messieurs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne puis vous répondre là-dessus.

M. CASGRAIN: Je comprends que le Gouvernement a entre les mains un contrat signé par la personne qui a acheté le vapeur et que des billets ont été aussi consentis par la compagnie, l'un de $12,000 et l'autre de $11,000 environ; que plus tard une nouvelle compagnie est survenue et a endossé les billets. Je voudrais savoir pourquoi le Gouvernement a cru qu'un nouvel endossement des billets était nécessaire si la compagnie et M. Harling avaient été jugés comme étant en premier lieu suffisamment responsables?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis certain que mon honorable ami ne trouvera pas à redire au fait que les vigilants fonctionnaires du ministère cherchent, dans l'intérêt public, à se procurer toutes les garanties possibles. C'est tout simplement ce qu'ils ont fait. Ils auraient eu d'autres endos si cela avait été possible.

M. CASGRAIN: Les deux billets dont le ministre a parlé étaient-ils des billets originaires ou des renouvellements?

L'hon. M. BALLANTYNE: Des billets originaires.

M. CASGRAIN: Sont-ils échus aujourd'hui?

L'hon. M. BALLANTYNE: Un d'eux a été payé, comme je l'ai dit à mon honorable ami il y a un instant. Les autres n'ont pas été honorés et c'est pourquoi la cause

est renvoyée au département de la Justice.

M. CASGRAIN: Quel est le montant des deux billets qui n'ont pas été honorés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Douze mille dollars chacun.

M. CASGRAIN: La Gulf of St Lawrence Navigation Company a-t-elle refusé le paiement de ces billets par l'entremise de son syndic?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. CASGRAIN: Sous quel prétexte?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le prétexte habituel, la compagnie manquait d'argent.

M. CASGRAIN: Le Gouvernement s'est-il adressé à l'endosseur, M. Harling pour se faire payer?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le Gouvernement a fait protester les billets et nous trouvons M. Harling responsable en même temps que la compagnie Gulf Pulp & Paper.

M. CASGRAIN: A quelle époque les premières poursuites ont-elles été intentées?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pour employer les termes dont se servent les gens de loi, les billets ont été duement protestés, mais je ne puis pas donner la date exacte.

M. CASGRAIN: Le ministre a-t-il demandé à la Gulf Pulp and Paper Company, Limited, de payer ces billets?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les billets ont été mis à la banque, mais n'ont pas été payés. Ils ont donc été présents de la manière habituelle.

M. CASGRAIN: Il y a quelques instants, le ministre nous a dit qu'il était de bon principe de se procurer autant d'endossements que possible relativement à ces billets; et que non seulement nous avions la signature de la compagnie de navigation du Saint-Laurent, mais aussi l'endossement de M. Harling; puis, comme autre garantie, le ministère avait fait endosser les billets par la Gulf Pulp and Paper Company, Limited. Maintenant le ministre poursuit la compagnie. Je désirerais maintenant que le ministre puisse nous donner quelque renseignement concernant les finances et les moyens de payer de la Gulf Pulp and Paper Company, Limited.

L'hon. M. BALLANTYNE: D'après les renseignements que j'ai pu donner à mon honorable ami et le fait que nous avons une hypothèque sur le navire, je ne crois pas que nous ayons à nous inquiéter que le Gouvernement n'en obtienne le payment intégral. Mon honorable ami sait très bien que la Gulf Pulp and Paper Company, Limited, appartient à lord Northcliffe et qu'elle est absolument sûre; il sait aussi que Thomas Harling est un homme de confiance; d'ailleurs, lorsqu'il y a une hypothèque sur le navire, pourquoi nous inquiéterions-nous?

M. CASGRAIN: Il est très bien d'avoir les noms de grandes compagnies semblables à la Gulf Pulp and Paper Company, laquelle est dirigée par lord Northcliffe, aussi que les Clark Brothers, mais je connais plusieurs grandes compagnies de bonne réputation financière qui n'étaient pas ce que l'on croyait, ainsi qu'il a été découvert plus tard. Le ministre nous dit que nous avons une hypothèque sur le navire, mais ce navire, à l'heure actuelle, est entre les mains d'autres personnes sur qui le Gouvernement n'a aucune autorité, et s'il arrivait quelque désastre au navire, personne ne sait où en serait le Gouvernement en ce qui concerne sa garantie. Si la Gulf Pulp and Paper Company est si sûre, et si elle est sous la dépendance de lord Northcliffe, je préférerais que le ministre demande aussitôt à cette compagnie et à la compagnie Clark de payer les billets.

M. PARENT: Je désire dire quelques mots du *Druid*, monsieur l'Orateur. Y a-t-il aucune adjudication pour cette dépense de $46,000 de réparations sur ce navire en particulier?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les travaux qui n'ont pas été faits par nos propres ouvriers ont été faits sur adjudication.

M. PARENT: Où les travaux ont-ils été faits et en combien de temps le ministère a-t-il dépensé $46,000 sur ce navire?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les travaux ont été faits par les Davie, mais je ne puis dire à mon honorable ami le nombre de jours et d'heures qu'ils ont pris.

M. PARENT: L'honorable ministre sait-il ce qui a été fait sur adjudication et ce qui a été fait sans adjudication?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne saurais renseigner l'honorable député sur ce qui a été fait par le ministère et ce qui a été fait sur adjudication; je devrai me procurer ces renseignements pour lui.

M. CASGRAIN: J'ai reçu quelques renseignements de l'honorable ministre concernant l'affaire désastreuse avec la Gulf Pulp and Paper Company, Limited, au su-

jet du vapeur *Champlain*. Je ne veux pas retenir le comité davantage sur cette question, mais avant de terminer permettez-moi de dire que le renseignement donné par l'honorable ministre en réponse à ma question ne me satisfait pas, et je ne crois pas non plus que le comité en soit satisfait. Si le ministre voulait suivre mon conseil et s'entendre aussitôt avec la compagnie qui a endossé le billet, ainsi qu'avec lord Northcliffe pour ce qui est dû, ce serait mieux, dans les intérêts du Gouvernement.

Pour en venir à un autre sujet; tandis que nous discutons les crédits de réparations et le maintien des navires et les brise-glaces, je désirerais attirer l'attention du ministre à un certain incident survenu dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je viens de recevoir une lettre datée du 1er mars 1921. Elle est signée du rév. M. Abraham Gaudreau, curé de Bergeronnes, et elle m'est adressée. Elle se lit comme suit:

BERGERONNES, 1er mars 1921.

A Monsieur P. CASGRAIN, M.P.,
Parlement d'Ottawa,

Monsieur, Je désire porter à votre connaissance un acte de mauvaise volonté de la part du département de la Marine qui pourrait faire le sujet d'une interpellation en Chambre si vous le jugez à propos; c'est pourquoi je vous communique les faits:

Vers le 22 décembre dernier, la goélette *Marie Lydia* (appartenant à M. Jos. Dumont de Lévis) en hivernant à Bergeronnes est partie à la dérive, emportée par les glaces. Cette goélette vaut environ $25,000. Nous avons demandé du secours pour envoyer le *Montcalm;* le fleuve était parfaitement libre de glaces, le temps beau; il eut été facile pour un vaisseau comme le *Montcalm* d'aller chercher la *Marie Lydia* qui a passé cinq jours vis-à-vis Trois-Pistoles et de la mettre en sûreté à Tadoussac. Malgré les instances les plus pressantes, nous n'avons jamais été capables d'avoir une réponse favorable. La goélette est rendue maintenant au Cap de la Madeleine, elle n'a pas de mal. Quelle est donc l'utilité de nos brise-glace, s'ils ne peuvent servir à sauver des propriétés d'une aussi grande valeur que celle-ci?

Vous pourrez vous faire communiquer toute la correspondance échangée à ce sujet en vous adressant au département de la Marine et vous mettre parfaitement au courant des faits.

Il y a huit jours, la goélette était encore à Godbout, le *Montcalm* aurait pu la sauver en tout temps.

Avec mes remerciements anticipés,
Je demeure votre tout dévoué,
AM. GAUDREAU, Ptre, Curé.

Révérend monsieur ABRAHAM GAUDREAU,
Bergeronnes, P.Q.

OTTAWA, le 12 mars 1921.

Mon cher monsieur l'Abbé,

J'ai bien reçu votre lettre du 1er courant relativement à l'accident survenu à la goélette *Marie Lydia*, en décembre dernier.

Je déplore avec vous l'inertie et le peu d'intérêt que le Gouvernement porte à des cas de ce genre, mais ce n'est pas nouveau et cela ne m'étonne pas. Soyez certain que lorsque l'occasion se présentera, je ferai valoir vos griefs et essaierai d'obtenir des explications à ce sujet.

Veuillez me croire, monsieur le Curé,
Votre respectueux et dévoué,
PIERRE CASGRAIN.

En deux mots, voici les faits: La goélette *Marie-Lydia* a subi des avaries aux Bergeronnes, dans le bas du fleuve Saint-Laurent. D'après les renseignements que renferme cette lettre, il appert que le brise-glace *Montcalm* était dans ces parages. Or, bien que le curé, le maire et d'autres citoyens en vue de l'endroit aient demandé du secours et que le *Montcalm* fût envoyé à l'aide de la goélette en péril, ils n'ont pu obtenir une réponse satisfaisante. Quels sont ceux qui paient pour l'entretien de ce brise-glaces? Je relève à l'heure qu'il est dans le budget du département de la Marine un item de $1,750,000 pour le maintien de ces navires dans les rivières navigables, surtout dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent. Or voici un cas patent où, par suite de l'inertie du département, on a manqué à tous les principes de l'équité et de la justice, de sorte que ce navire a été abandonné à son sort.

Quand j'ai déposé hier ma résolution donnant les raisons qui mélitent en faveur de la création d'un service de bateaux entre Tadoussac et la Malbaie, dans le comté de Charlevoix, j'ai déploré — et l'honorable député de Chicoutimi-Saguenay a uni ses protestations aux miennes — que le Gouvernement néglige absolument cette partie de la province de Québec, qui comprend une vaste région maritime. La population est éloignée de toutes communications et de tous secours, de sorte qu'elle tourne les yeux vers le Gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, afin d'obtenir l'aide nécessaire. Cependant, nous sommes bien forcés de le constater, pour que les gens de cette région obtiennent justice, il faut que l'administration des affaires publiques soit confiée aux mains d'un gouvernement libéral. Ils ont adjuré à maintes reprises le Gouvernement actuel d'établir des communications entre Tadoussac et la Malbaie mais nous n'avons jamais pu obtenir une réponse satisfaisante. Or, ici encore, nous avons la preuve des mauvaises dispositions du département de la Marine à l'égard de la population de cette région. J'ai mentionné hier que je m'étais rendu en personne au département afin de prier le sous-ministre de prendre des mesures pour faire éclairer convenablement trois quais situés dans mon comté, comme cela s'est toujours fait, du reste, par le passé. Or le sous-ministre a fait répondre qu'il était trop occupé pour

me recevoir. Il s'agit d'une dépense insignifiante de $1,000 au plus; cependant, hier, on nous a demandé un crédit de $3,800,000 et aujourd'hui on nous demande encore de voter une somme de $1,500,000 pour l'entretien des brise-glaces et des navires à vapeur au service du département. Mais lorsqu'il s'agit de prêter une faible assistance aux gens de ma région, dans le bas du fleuve, on nous refuse carrément.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si mon honorable ami veut bien le permettre, je ferai observer qu'il n'a pas été traité si mal que cela par le département de la Marine et des Pêcheries. On vient de me communiquer le renseignement que le département a donné ordre au capitaine Blaise du *Stanley* d'embarquer quatre marins à son bord afin d'aller au secours de la goélette *Maria-Lydia*, qui se trouve au large des îles de la Madeleine, à l'heure actuelle. Le propriétaire, le capitaine Dumont, a reçu un rapport à cet effet. Mon honorable ami voudra bien admettre, je l'espère, que le département a donné à ce cas toute l'attention voulue, comme nous le faisons toujours du reste en pareille occurrence.

M. CASGRAIN: Je suis heureux d'obtenir ces renseignements de la bouche du ministre. A quelle date le département s'est-il décidé à agir? Cette lettre est datée du premier mars.

L'hon. M. BALLANTYNE: Aujourd'hui, à onze heures.

M. CASGRAIN: J'ose donc espérer que ces infortunés ont été sauvés et ont reçu aide et assistance de la part du département. Cependant, je ferai observer qu'il s'est écoulé un bon bout de temps depuis que j'ai reçu cette lettre.

M. POWER: Avant que le crédit soit adopté, je désire appeler l'attention du ministre sur un incident qui est survenu il y a quelques mois dans la ville de Québec.

Vu la considération que le ministre de la Marine témoigne toujours aux classes ouvrières et plus particulièrement à celles qui chôment, on avait dit que ces navires se construisaient conformément à un programme dont l'exécution n'avait lieu que pour assurer de l'emploi aux personnes sans ouvrage, et j'ai demandé au ministre, à cause de la situation grave dans laquelle se trouvait la ville de Québec, de bien vouloir y faire réparer les navires de bonne heure l'hiver, afin de remédier à une situation devenue fort critique à cette époque de l'année, comme aussi afin que l'ouvrage n'eut pas à être exécuté au printemps, retardant par là la navigation.

[M. Casgrain.]

J'écrivis au ministre une lettre dans laquelle je lui signalais ce chômage, ajoutant que le ministère avait un grand nombre de bateaux mis en hivernage l'hiver à Québec et lui demandant de bien vouloir donner des ordres pour que les réparations fussent exécutées, s'il était possible, durant les premiers mois de l'hiver. Je lui disais qu'en agissant ainsi il procurerait de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers dans un temps où il est difficile d'obtenir de l'ouvrage. C'était le 30 novembre 1920 que j'écrivais cette lettre, et j'ai pensé que c'était une demande raisonnable à faire au ministre. Si jamais il y a eu urgence, c'était bien à cette époque et si le ministre avait accédé à ma demande, il n'en aurait pas coûté un sou de plus au ministère; de plus l'argent aurait été dépensé à une époque où il en serait résulté le plus grand bien.

Je dois dire que jusqu'ici ces réparations n'ont pas été faites et que depuis trois semaines peut-être le port de Québec est libre de glaces. Ne recevant pas de réponse à ma lettre du 30, j'écrivis de nouveau. La réponse à ma lettre du 30 novembre ne m'est parvenue que le 13 décembre. Il faut que le ministre soit un homme bien affairé, car il prend du temps à répondre, si jamais il répond. Dans sa lettre du 13, il m'assure que ces navires seront examinés dès qu'on les aura mis en hivernage. Le 17 décembre, je lui fais savoir que les navires sont rendus et que les réparations donneraient de l'emploi à soixante-dix, peut-être cent ouvriers pendant près de six semaines, à une époque où ils y trouveraient un grand avantage. Le ministre n'a pas répondu. Le 24 décembre, je reçois du secrétaire du département une lettre dans laquelle il accuse réception de la mienne et me dit que l'on attend le rapport des inspecteurs. A cette époque, un grand nombre de personnes étaient à Québec réduites à la dernière extrémité, incapables d'obtenir de l'emploi. J'ai écris une lettre à l'inspecteur, et il m'a répondu que l'inspection était terminée, que les navires étaient prêts à subir les réparations. Dans le même temps les chômeurs tenaient à Québec une assemblée où ils votèrent des résolutions dans lesquelles il était dit:

Considérant que le Gouvernement a pour politique annoncée de voir à ce que les travaux publics soient, dans la mesure du possible, exécutés de manière à alléger la présente crise de chômage:

Considérant que dans le port de Québec se trouvent un grand nombres de navires de l'Etat, lesquels ont besoin d'être visités et réparés.

Cette assemblée décide de prier le très honorable premier ministre Arthur Meighen et l'ho-

norable ministre de la Marine C. C. Ballantyne, de bien vouloir faire procéder sur-le-champ à la réparation de ces navires comme entreprise de l'Etat et non point par marché; de faire commencer immédiatement les travaux pour que dans la mesure du possible, la pire saison de l'année, qui est celle-ci, puisse passer sans trop de souffrances et de misère pour les ouvriers de la ville.

Copie de ces résolutions fut envoyée au premier ministre, au ministre de la Marine et des Pêcheries et à ceux des députés qui représentent les régions voisines de Québec. Mais nulle réponse n'est venue, si bien que le 10 janvier j'adressai au ministre la dépêche qui suit:

Relativement à la correspondance antérieure à propos des navires en hivernage à Québec, il importe qu'une décision soit prise sur-le-champ d'exécuter les réparations. Réponse, s.v.p.

CHARLES G. POWER, M.P.

A cette dépêche le ministre répondit:

Nos inspecteurs sont occupés à étudier le détail des réparations à faire aux navires mis en hivernage dans le bassin Louise et ils vont prendre des arrangements pour que les travaux commence le plus tôt possible.

C'était un mois et demi plus tard. Le 26 janvier, comme le ministère des Pêcheries m'avait fait entendre que les préparatifs étaient terminés, je télégraphiai au ministre dans les termes qui suivent:

Relativement à la réparation des vaisseaux du bassin Louise, crois savoir que l'en est prêt, mais nulle autorisation ici d'employer des ouvriers. Cette autorisation pourrait-elle pas être donnée tout de suite?

Le même jour, 26 janvier, le sous-ministre répond:

L'agent a été autorisé à engager des ouvriers supplémentaires requis pour réparer le navire qui est dans le bassin Louise.

Ce personnel supplémentaire se composait de trois hommes et d'un garçon. Je disais, le 27 de janvier, dans un autre télégramme:

Le département a été autorisé à employer de la main-d'œuvre pour un navire seulement. Que faire au sujet des autres navires?

On me répondit que le département était à faire les réparations et qu'on s'assurerait toute aide supplémentaire nécessaire. Je poursuivis cette correspondance une dizaine de jours et la situation, à Québec, devint de plus en plus tendue. Les navires étaient là, on avait tout fait pour se mettre en état de les réparer, mais pour des raisons que je n'ai pas pu m'expliquer, on ne s'était pas mis à l'œuvre. J'envoyai de nombreux télégrammes auxquels je ne reçus qu'une seule réponse, le 3 février, de la part du secrétaire particulier du ministre:

Votre télégramme du 2 février a été reçu et sera soumis à l'honorable M. Ballantyne la semaine prochaine, à son retour en ville.

J'ai échangé de la correspondance avec le ministre et le sous-ministre, et l'un ou l'autre m'a invariablement répondu. Cette fois, le secrétaire particulier refusa de répondre, sous prétexte que le ministre ne serait de retour que la semaine suivante. C'était pendant la fameuse élection de Peterborough. Pensant que le ministre était occupé, j'envoyai à son secrétaire le télégramme que voici:

J'ai reçu votre télégramme du 3 février. Pourquoi ne pas soumettre le mien au ministre?

C'est ce que le secrétaire aurait dû faire. Si occupé que fût le ministre au sujet de l'élection, il aurait pu répondre au télégramme et ordonner l'exécution de ces travaux. En résumé, à titre de représentant d'une division importante de Québec, j'ai demandé, à maintes reprises au ministre de faire quelque chose qui ne devait pas coûter un seul sou de plus au pays ou pouvait même représenter une épargne, tout en étant d'une grande utilité à ma division, à la ville et au district de Québec en général, et tout en représentant un acte de charité de la part du Gouvernement, puisque nombre de ceux que cherchaient de l'emploi n'avaient pu en obtenir depuis la clôture de la navigation. En dépit de tous ces appels et de plusieurs autres qui furent adressés par le maire et d'autres habitants de la ville, il ne se fit presque rien durant tout l'hiver. On songe à faire exécuter les travaux maintenant qu'un grand nombre d'ouvriers peuvent trouver de l'emploi ailleurs et qu'il n'est plus aussi nécessaire de se hâter. J'ai signalé cela au ministre parce qu'il me semble—j'en parle dès à présent pour la raison que l'hiver prochain sera probablement aussi rigoureux et peut-être plus que l'hiver dernier—que son ministère devra se faire un devoir d'ordonner ces réparations pour une saison de l'année où les ouvriers ont le plus besoin d'aide. L'automne dernier le Gouvernement avait annoncé qu'il se proposait de faire exécuter des travaux publics autant que possible, afin de remédier à la situation. Je prie le ministre non seulement de faire une promesse mais de la mettre en pratique, afin que, l'hiver prochain, quand la même situation se présentera, les travaux nécessaires soient exécutés.

M. LAVIGUEUR: Pourquoi une augmentation de $450,000 par rapport à ces crédits.

L'hon. M. BALLANTYNE: En grande partie pour combustible, main-d'œuvre et réparations aux navires.

M. LAVIGUEUR: Quelle proportion de ce montant est censée consacrée aux réparations?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les navires qu'on va réparer à Québec sont le *Druid*, le *Lady-Grey*, le *Montcalm* et le *Rouville*.

M. LAVIGUEUR: Combien les réparations à ces navires vont-elles coûter?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les réparations concernant la coque et l'engin du *Druid* ont été estimées à $25,000, celles du *Lady-Grey* à $30,000; celles du *Montcalm* à $40,000 et celles du *Rouville* à $15,000.

M. LAVIGUEUR: Il me semble que le navire du Gouvernement fait le service entre l'île et Québec après la clôture de la navigation. L'honorable ministre peut-il me dire s'il en est ainsi?

L'hon. M. BALLANTYNE: Notre brise-glaces se rend à l'île d'Orléans et aussi au pont de Québec.

M. LAVIGUEUR: Je signalerai au ministre que le service paraît se faire avec beaucoup de difficulté, chaque année, et que c'est seulement après quelques jours ou quelques semaines que nous réussissons à obtenir le navire qui y est destiné.

J'aimerais que le département établisse un service, lors de la clôture de la navigation, l'automne prochain, afin de procurer à ces insulaires des moyens de communication avec la ville.

Quelques VOIX: Adopté!

Le très hon. C. J. DOHERTY: Je suis d'avis que le député de Québec-Ouest (M. Parent) a fait preuve de sagesse en déclarant qu'il était temps que le sort de cet article du budget fut réglé. Nous y avons consacre plus d'une heure. Je pense que ce n'est pas faire injure à l'honorable député que de dire que la tournure que la discussion a prise indique que ce n'est pas là une question très importante à soulever maintenant, et que même si nous en remettions l'examen, en supposant qu'il y eut quelque chose de réellement important, le règlement fournira l'occasion de la ramener sur le tapis. Je demande à proposer que plus ample examen...

Quelques VOIX: Adopté!

M. SINCLAIR (Guysborough): Nous ne perdons pas notre temps en obtenant ces renseignements. L'heure a été bien employée. C'est là une forte somme — un million et trois quarts — et lorsque nous nous souvenons que ce département s'est énormément développé...

Le très hon. M. DOHERTY: L'article est adopté ou il ne l'est pas; s'il l'est, la motion que j'ai remise au président n'est pas discutable; de sorte que, dans un cas comme dans l'autre, l'honorable député viole le règlement.

(L'article est adopté.)

Enquête sur les naufrages, $12,300.

M. LAPOINTE: Je suppose que ce crédit est discutable. Je tiens à exposer clairement mon attitude. Bien que je consente, pour ma part, à laisser adopter l'autre crédit, je ne crois pas que nous méritions la leçon que le ministre de la Justice nous a faite pour avoir consacré tant de temps aux deux articles précédents. Ces articles étaient très importants; ils demandaient une forte somme d'argent et l'opposition avait certainement le droit de les discuter et nous n'avons pas outrepassé nos privilèges en prenant une heure pour le faire et en demandant des renseignements sur le sujet.

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas dit trop de temps, mais assez.

M. POWER: Puis-je savoir du ministre combien de minutes on nous accordera pour examiner le présent crédit?

Une VOIX: Une heure.

M. PARENT: Le ministre nous dira-t-il combien d'enquêtes sur les naufrages ont eu lieu l'an dernier? Je veux connaître les noms de tous les vaisseaux au sujet desquels des enquêtes ont eu lieu et quels sont ceux qui ont fait ces enquêtes.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami n'avancera guère en demandant tous les noms et toutes sortes de choses semblables. Je ne demande pas mieux que de donner des renseignements, mais je pense que nous devrions tâcher d'expédier la besogne d'une façon amicale, au lieu de tenter d'embarrasser le ministre en lui demandant de lire une énumération de noms inutiles.

M. PARENT: Je ne pense pas qu'on puisse me reprocher de poser des questions inutiles. Pendant l'examen d'un autre crédit, je voulais discuter certaines affaires, mais le ministre de la Justice m'en a empêché en présentant sa motion.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai appris à l'honorable député qu'il y avait eu 34 nau-

frages et, tout en voulant bien citer les noms, je ne puis concevoir quel en serait l'utilité.

M. PARENT: Si j'ai demandé quels sont ceux qui ont présidé aux enquêtes, c'est que j'ai appris que quelques-uns d'entre eux ne comprennent pas le français et que, lorsqu'ils avaient à faire le procès des capitaines et des pilotes, ceux-ci n'étaient pas en mesure de témoigner à leur satisfaction parce qu'ils ne comprenaient pas l'anglais. Je signale cette affaire au ministre afin que des mesures soient prises pour que ceux qui président à ces tribunaux comprennent les deux langues pour rendre justice.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député peut-il citer un cas où le commissaire enquêteur, ou ses aides, ne comprenaient pas le français?

M. PARENT: S'ils comprennent le français, la cause est entendue.

L'hon. M. BALLANTYNE: M. Demers est celui qui conduit les enquêtes sur les naufrages.

(L'item est adopté.)

Dépenses des écoles de navigation, $8,000.

M. LAPOINTE: Où se trouvent les écoles de navigation?

L'hon. M. BALLANTYNE: A Halifax, à Yarmouth, à North-Sydney, à Saint-Jean (N.-B.), à Québec, à Kingston, à Collingwood et à Vancouver.

M. LAVIGUEUR: Depuis quand l'école est-elle établie à Québec?

L'hon. M. BALLANTYNE: Environ huit ans.

M. PARENT: Qui la dirige?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le capitaine Napoléon Lachance.

M. PARENT: Est-ce un pilote?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il l'était autrefois.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce crédit me semble être insuffisant pour le maintien de toutes ces écoles navales du Dominion. Depuis quelques années l'on demande une école navale à Canseau, et mon honorable ami n'a encore fait aucune démarche à ces fins. J'aimerais lui rappeler cette question, car cet endroit, tel qu'il sait, est très important. C'est la ville de pêche la plus importante du Canada, aussi un grand nombre de nos jeunes marins y sont-ils élevés. Il y a quelques années, le ministère avait projeté une école navale à Canseau, mais ce projet a été abandonné, et rien n'a été fait dernièrement. Il semble que nous allons devenir un pays maritime, et si nous devons avoir les navires de mon honorable ami, il nous faut nous occuper davantage de la formation de nos matelots et de nos officiers, et $8,000 à ces fins, pour le Canada entier, c'est très peu, lorsqu'il se dépense de si fortes sommes pour divers objets. L'instruction de nos marins est très importante, et je désirerais que le ministre prenne note de l'importance de la demande de Canseau pour mon collège électoral.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'examinerai cette question.

(Le crédit est adopté.)

Enlèvement d'obstructions dans les eaux navigables, $18,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelle est la raison de l'augmentation de $13,000 à ce crédit?

L'hon. M. BALLANTYNE: Un naufrage sérieux est survenu à Port-Weller, à l'entrée du nouveau canal Welland, et il a fallu l'enlever.

M. EDWARDS: A ce sujet, j'aimerais attirer l'attention du ministre sur un naufrage qui a eu lieu à l'entrée de la baie Collins. Il y a plusieurs années, j'ai parlé de la chose à l'honorable M. Hazen, et je regrette de dire que je n'ai eu guère de succès. C'est le cas d'un vieux navire qui venait de Kingston, et le propriétaire a évidemment cru que l'endroit était très approprié pour l'y laisser; il a été jeté là comme ruine, et quelqu'un y a mis le feu. Il est là depuis, au bord de l'eau, en partie brûlé, bien qu'on ait demandé souvent au propriétaire, le capitaine Donnelly, de l'enlever. Ces épaves sont là sous la surface de l'eau, et je connais une circonstance où un yacht d'agrément, qui se promenait dans la baie, les a frappées. Comme l'eau de cette baie est profonde et que les navires peuvent très facilement, en cas de tempête soudaine, s'y réfugier, et que ces épaves sont justement à l'entrée, l'on devrait prendre le moyen de les enlever ou obliger le capitaine Donnelly qui, soit dit en passant, est le gérant et le propriétaire de la compagnie de sauvetage Donnelly, à enlever de la baie ce vieux navire naufragé. J'ai parlé de cette question au ministère des Travaux publics, et je désire y appeler l'attention du ministre (M. Ballantyne), parce qu'il semble opportun de l'examiner relativement à cet endroit. L'ordre donné par M. Hazen, d'enlever ces débris de navire,

aurait dû être mis à exécution, et l'on aurait dû obliger le capitaine Donnelly à les enlever.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est la première fois que j'entends parler de cette question. Je suis heureux que l'honorable député y ait appelé mon attention, et un de mes assistants en a pris note.

L'hon. M. MURPHY: Il y a quelques instants, le ministre a fait allusion au fait que la plus grande partie de ce crédit serait employée pour l'enlèvement d'épaves à l'entrée du canal Welland. Est-ce un navire, et qui en est le propriétaire?

M. BUTTS: L'honorable député de Frontenac (M. Edwards), aussi bien que le ministre de la Marine et des Pêcheries, ne feraient-ils pas bien d'examiner un peu plus la loi d'assurance maritime, afin de savoir si ce n'est pas la compagnie d'assurance qui doit enlever cette épave?

L'hon. M. BALLANTYNE: En réponse à l'honorable député de Russell (M. Murphy), je pourrais dire que le *Muriel W.* est le nom du navire, et que le sénateur Webster, de Montréal, en est le propriétaire. C'est un de ces grands navires à coque de bois.

L'hon. M. MURPHY: Etait-il employé pour le commerce privé ou était-il nolisé par le Gouvernement au moment du naufrage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le commerce privé. Il a fait naufrage dans une tempête.

M. SINCLAIR (Guysborough): D'après mon interprétation de la loi, si un vaisseau après avoir coulé, obstrue la navigation, il n'appartient pas nécessairement au Gouvernement d'enlever l'épave, mais au propriétaire du vaisseau. A-t-on forcé de nouveau le propriétaire de ce vaisseau de faire disparaître l'obstruction?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député a raison. Le propriétaire devrait enlever cette épave. Nous nous occupons de cette affaire et nous nous proposons de faire payer au propriétaire tous les frais afférents à ces travaux.

L'hon. M. MURPHY: J'espère qu'il ne fait pas doute que le propriétaire de ce vaisseau sera obligé de rembourser l'Etat.

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, nous ferons notre possible.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre dit qu'il fera son possible, mais je ne trouve pas cette réponse satisfaisante. Je veux l'assurance que l'honorable sénateur sera forcé de défrayer les dépenses entraînées par l'enlèvement de cette obstruction.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon collègue le ministre de la Justice, m'apprend que nous avons une bonne réclamation judiciaire contre le propriétaire et, par conséquent, nous verrons à ce qu'il paie ces dépenses.

(L'article est adopté.)

Pour continuer les subventions aux compagnies de sauvetage; Québec et Colombie-Anglaise, $35,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cet article doit être expliqué.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il s'agit d'un article qui a été voté tous les ans depuis que je suis ministre de la Marine. Le montant de la subvention payée à la Quebec Salvage & Wrecking Company, Limited, est de $25,000, et à la Pacific Salvage Company, Limited, de $10,000. Quant à la première compagnie, je vois que les entrepreneurs sont obligés de payer à l'Etat 50 p. 100 du montant du surplus du taux de l'intérêt à 5½ p. 100 sur un capital de $150,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le comité désirerait savoir si la Quebec Salvage & Wrecking Company a rendu quelque service durant l'année en rémunération des $25,000 qu'elle a reçues. Il est fort possible que ces subventions soient continuées d'une année à l'autre sans que l'on s'informe si les compagnies rendent des services ou non.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je demanderai, avec plaisir, ces renseignements pour mon honorable ami. Je ne me rappelle pas qu'il y ait eu aucun naufrage sérieux sur le Saint-Laurent, dans le golfe, ou sur la côte du Pacifique, mais, dans l'intérêt de la navigation, le Gouvernement a toujours cru sage d'avoir des engins de sauvetage. Je prends note de cette question et donnerai les renseignements demain, à mon honorable ami.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ces compagnies font-elles un rapport de leurs travaux de l'année?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, il y a un rapport annuel. Je verrai à ce que ce rapport soit adressé à l'honorable député, ou qu'il lui soit remis demain.

(L'article est adopté.)

Service de sauvetage, y compris les récompenses de sauvetages.—$90,000.

M. CHISHOLM: Ce vote se rapporte-t-il aux stations de sauvetage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui. Les stations de sauvetage sont passées du département des Affaires navales à celui de la Marine et des Pêcheries.

M. CHISHOLM: Je vois que le ministre a fermé plusieurs de ces stations. Où sont celles qui ont survécu à ses goûts destructeurs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Dans la Nouvelle-Ecosse, Baker's-Cove, Bay-View, Blanche, Caneau, Clarke's-Harbour, Devil's-Island, Duncan-Cove, Herring-Cove, Scatari, Seal-Island et Westport, et les dépenses de l'Etat sont de $18,000. J'ai donné l'ordre de fermer autant de stations que possible sans exposer les vies humaines.

M. CHISHOLM: Je ne veux pas discuter cette question. Je veux simplement dire que j'ai correspondu avec le ministre au sujet de la station de Chéticamp ouvert en 1911. Il est indigne du ministre et de son département d'avoir fermé ce poste, parce que c'est la seule contribution que le ministre ait apporté à l'industrie des pêcheries dans ma circonscription. Je me contenterai de demander au ministre d'avoir la bonté de ne pas vendre les bâtiments qui sont là.

Je suis sûr que le ministre est maintenant convaincu que nous allons avoir un changement de Gouvernement et dès que ce changement se sera produit nous allons voir à ce que cette station soit remise en son état précédent.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cela va prendre encore un peu de temps.

M. CHISHOLM: Et nous verrons aussi à ce que les opérations néfastes du ministre soient corrigées par son successeur.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne suis pas d'humeur combattive cet après-midi, et par conséquent la seule chose que je dirai à mon honorable ami, c'est qu'il lui faudra encore attendre quelques années avant que ses espoirs soient réalisés.

M. CHISHOLM: Nous verrons, le peuple en décidera.

M. SINCLAIR (Guysborough): Autrefois il y avait une station de sauvetage à Whitehead dans le comté de Guysborough. Cette station a-t-elle été supprimée?

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette station a aussi été supprimée, je crois. Je dois dire très franchement que quand je suis devenu ministre j'ai constaté qu'un grand nombre de ces stations étaient en réalité des stations de sauvetage d'un ordre politique, et rien de plus. J'ai donc cru que c'était mon devoir, dans l'intérêt public de les fermer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je dois faire remarquer à mon honorable ami que Whitehead est un point très dangereux de la côte, où se sont produits bien des naufrages. La station qui était là faisait d'excellente besogne, et en diverses occasions a pu sauver non seulement des navires mais aussi des vies humaines. Maintenant, en ce qui concerne la politique, dès que mes honorables amis de la droite sont arrivés au pouvoir, ils ont congédié l'équipage. Ces hommes avaient eu un long entraînement de plusieurs années, et avaient fait un excellent travail; mais il ne s'était pas écoulé deux ou trois semaines après les élections de 1911 que tous les hommes de l'équipage avaient été congédiés, et qu'un homme qui n'habitait pas Whitehead, mais habitait tout le temps New-Glasgow, bien qu'il eût déjà résidé à Whitehead, était nommé capitaine de l'équipage.

M. CHISHOLM: Ce n'était pas là de la politique, cependant.

M. SINCLAIR Guysborough): C'est ce qui est arrivé. Le nouvel équipage, naturellement, n'avait pas l'entraînement des autres hommes. Je désire que le ministre prenne note du fait que la station de Whitehead a été supprimée, parce que, je le répète, c'est là un point très important de la côte, et la station aurait dû être maintenue.

M. EDWARDS: J'aimerais demander au ministre s'il a reçu une demande pour l'établissement d'une station de sauvetage sur les îles aux Canards, au pied du lac Ontario, près de Kingston, et, dans l'affirmative, si le département s'est occupé de cette demande.

L'hon. M. BALLANTYNE: La question est à l'étude.

M. LEGER: Est-ce l'intention du département de rouvrir la station de sauvetage de Richibouctou?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette que je ne puis pas donner aucun espoir à mon honorable ami que cette station sera rouverte.

(L'item est adopté.)

Fleuve Saint-Laurent. — Chenal maritime. — Entretien et opérations de la flottille de dragueurs, $528,000.

M. LAPOINTE: Le ministre voudra-t-il nous donner les causes de l'augmentation de ce crédit?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'augmentation de $50,000 est en grande partie due aux opérations des dragueurs.

M. PARENT: Les dragueurs employés dans cette partie du fleuve appartiennent-ils tous à l'Etat?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. PARENT: Quelques entreprises ont-elles été adjugées à des particuliers?

L'hon. M. BALLANTYNE: Aucune.

M. PARENT: Entre quels points du fleuve la plus grande partie de l'argent a-t-elle été dépensée?

L'hon. M. BALLANTYNE: Principalement dans la région du cap à la Roche, entre Montréal et Québec et aussi dans le chenal du nord en aval de Québec.

M. CASGRAIN: L'année dernière, quand ces crédits ont été soumis au comité, j'ai demandé au ministre de nous renseigner sur certains travaux de dragage qui devraient être faits dans le comté de Charlevoix, dans la rivière Saint-François, district de la Baie-Saint-Paul. Les approches de la côte ne sont pas très bonnes, car il y a là des roches qui rendent fort incommode le trajet de Québec à la Malbaie aux divers ports de cette localité. Si le Gouvernement pouvait envoyer un de ses bateaux dragueurs dans ce district pour quelques jours cela rendrait un grand service aux gens de l'endroit.

L'an dernier, l'honorable ministre promit de prendre la chose en considération, mais rien ne fut fait.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le ministère de la Marine n'a pas agi, simplement parce que la chose ressortissait à mon collègue le ministre des Travaux publics.

M. PARENT: Le ministre peut-il indiquer au comité quelle est la profondeur du chenal actuellement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons un chenal de 30 pieds, à marée basse, mon honorable ami le sait probablement, de Montréal à la mer. Certaines des courbes ont une largeur de 500 pieds, d'autres jusqu'à 1,100. Le dragage, il va sans dire, s'exécute constamment; mais alors qu'avant la guerre, nous avions cinq dragues en activité, nous n'en avons plus maintenant que trois. Si je puis obtenir assez d'argent de mon collègue le ministre des Finances, nous pourrons peut-être mettre une autre drague à l'œuvre.

M. PARENT: Est-ce que naguère le chenal, même jusqu'à Trois-Rivières, ne

[M. Lapointe.]

mesurait pas jusqu'à 35 pieds? Depuis, cette profondeur s'est réduite au point que vient de mentionner mon honorable ami.

L'hon. M. BALLANTYNE: Autant que je sache, le chenal n'a jamais encore été dragué jusqu'à une profondeur de 35 pieds.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le fleuve devient-il plus profond par suite de ce dragage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis convaincu que mon honorable ami a déjà voyagé de Montréal à Québec et de Québec à l'océan. Le chenal est si bien éclairé et jalonné de bouées que l'on se croirait dans une rue de ville.

M. PARENT: Le "White Way" d'Ottawa, alors?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les naufrages sont extrêmement rares. Une fois le dragage fait, le chenal ne se remplit plus. Mais c'est une grosse entreprise que de le garder ainsi à la profondeur et à la largeur que nous jugeons convenables. Il y aura lieu de draguer, j'imagine tant que nous vivrons.

M. PARENT: Le chenal se remplit-il?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne crois pas que le ministre ait bien compris ma question. Draguons-nous simplement la boue accumulée durant l'année ou creusons-nous le chenal d'année en année?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le chenal gagne en profondeur et en largeur d'année en année.

(L'article est adopté.)

Entretien et amélioration des ateliers et bureaux, ainsi qu'exploitation, du chantier maritime de Sorel, $75,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre expliquera-t-il l'augmentation?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'augmentation de 10,000 dollars sert à l'entretien du chantier partout où il a grand besoin de réparation.

M. NESBITT: Est-ce là le chantier où le ministre répare ses dragues et ainsi de suite?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

(L'article est adopté.)

Construction, et entretien d'un vapeur brise-glace à utiliser dans le fleuve Saint-Laurent,

M. PARENT: Le ministre donnera-t-il des explications?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce crédit fut voté à la dernière session, mais mon ministère ayant lancé des avis d'adjudication, je fus étonné et désappointé de constater que la plus basse était de 2,200,000 dollars.

M. PARENT: Qui était le soumissionnaire?

L'hon. M. BALLANTYNE: La compagnie Wallace Shipbuilding, de Vancouver-Nord.

M. CASGRAIN: Adressez-vous plus à l'est, les soumissions seront moins élevées.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette soumission faisait plus que doubler le prix d'un brise-glaces antique, appelé le *J. D. Hazen*, construit en 1912 et en 1913, pour moins d'un million. Je ne me suis pas cru justifiable d'adjuger un contrat pour plus que le double de ce montant. C'est pourquoi nous avons refusé toutes les soumissions. Je demande un nouveau vote. Maintenant que les matériaux et la main-d'œuvre baissent de prix, j'espère que nous pourrons obtenir des soumissions un peu plus proches des prix de 1912. Je suis sûr que tous les honorables députés, surtout ceux de la province de Québec, reconnaîtront la nécessité d'avoir un brise-glace très puissant. Le *Montcalm* et le *Lady-Grey* sont tous deux très anciens. En 1919, le *Canadian-Spinner* et le *Canadian Recruit* se sont pris dans les glaces. Si le département avait eu un brise-glace, comme ce renouvellement de crédit permettrait d'en avoir, nous n'aurions pas eu de difficulté à dégager ces deux vaisseaux.

Il est excessivement important dans l'intérêt de la navigation que nous ayons un brise-glace de ce genre qui nous permettra de maintenir le chenal libre en hiver et de l'ouvrir plus tôt au printemps.

M. PARENT: Avec un navire aussi puissant, le ministre a-t-il l'intention de maintenir la voie libre toute l'année de Québec à la mer?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'en demande pas tant, mais nous pourrons maintenir la voie libre plus tard en hiver et plus tôt au printemps. Si un navire se trouvait pris dans les glaces, nous pourrions, grâce à ce puissant brise-glace, le dégager.

M. PEDLOW: Combien avait coûté le *Champlain*? Je vois qu'il a été vendu l'an dernier pour $61,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il avait coûté $90,000.

M. PEDLOW: Je m'aperçois que dans le cours de l'année le Gouvernement a dépensé $46,000 pour réparer ce brise-glace. Est-ce que cette somme a été dépensée après que le navire eut été vendu à la Gulf Pulp and Paper Company dont le propriétaire est lord Northcliffe?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non. Le sous-ministre m'informe que nous n'avons rien dépensé pour réparations au *Champlain*. Je ne sais pas ce que la compagnie a fait après avoir acheté le bateau qui est très vieux. Il y a plusieurs années que le Gouvernement ne s'en servait plus, et nous estimons l'avoir vendu à un bon prix.

M. PEDLOW: D'après le ministre, c'est un bon prix, à condition qu'il soit payé. Je crois comprendre que le ministre a reçu un versement sur le prix du *Champlain* et qu'il détient deux billets endossés par une maison qui est considérée comme offrant toutes les garanties voulues. Mais les billets ont été protestés. Je voudrais savoir pourquoi ces billets, garantis par un endosseur responsable, n'ont pas été payés.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je crains que mon honorable ami ne s'écarte du règlement. Je ne sais pas s'il était présent lorsque l'honorable député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain) et l'honorable député de Québec-Ouest (M. Parent) ont discuté la chose pendant à peu près une demi-heure. Nous discutons en ce moment un article tout à fait différent. Il s'agit d'acheter un brise-glace pour le Saint-Laurent. L'article concernant le *Champlain* est passé il y a déjà quelque temps.

M. PEDLOW: Je comprends la situation, mais nous discutons l'achat d'un nouveau brise-glace. Je demande d'abord au Gouvernement pourquoi il achète un nouveau brise-glace et vend l'ancien. Puis, vient la question de savoir comment on s'est débarrassé de l'ancien. Si je m'écarte du règlement, qu'on me le dise.

M. le PRESIDENT: Je crains que l'honorable député ne s'écarte du règlement. Le président a toujours laissé aux députés la plus grande latitude, mais il est d'avis que la discussion d'une question doit se faire lors de l'examen de l'article qui traite plus particulièrement de cette question. Dans le cas actuel, la chose a été déjà discutée, comme l'a fait remarquer le ministre. Elle se rapporte à l'article 205 et non pas à celui qui est en discussion en ce moment. Par une série de questions, mon honorable ami pourrait aller jusqu'à la formation de la compagnie qui a signé les

billets, et cela serait certainement contraire au règlement.

L'hon. M. CRERAR: Le ministre veut-il me dire pendant combien de temps dure la navigation à partir de Québec ou de Montréal?

L'hon. M. BALLANTYNE: Tout cela dépend de la température. Par exemple, depuis cinquante ans la navigation ne s'est jamais ouverte aussi tôt qu'elle ne s'ouvrira cette année à Montréal, où le premier navire est arrivé vers le 28 ou 29 mars. En aval de Québec, grâce à la température très douce de l'hiver, la voie est également libre. Mais, généralement, la navigation est close à Montréal vers le 25 ou 26 novembre et elle ne recommence guère avant le 25 ou 30 avril. Québec suit le mouvement du port de Montréal.

L'hon. M. CRERAR: De combien augmentera-t-on la période de navigation avec le brise-glace dont le ministre propose la construction?

L'hon. M. BALLANTYNE: D'environ deux semaines. Nous n'avons pas de brise-glace qui puisse naviguer au travers d'une forte glace et il est nécessaire d'en avoir un. Mais je dois dire que si nous ne pouvons pas avoir une soumission bien inférieure à $2,000,000, je ne donnerai pas la commande.

M. PARENT: Je crois que si l'honorable ministre avait été franc il aurait dit à l'honorable député de Marquette (l'hon. M. Crerar) que le port de Québec est généralement ouvert quinze jours avant celui de Montréal.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est très vrai.

M. PARENT: Et que, par conséquent, s'il avait employé les navires qui sont utilisés à Halifax et les avait envoyés à Québec, il aurait pu commencer les affaires quinze jours plus tôt.

L'hon. M. BALLANTYNE: Quand j'ai répondu à l'honorable député de Marquette, je ne parlais que des navires en destination de Montréal. Je comprends parfaitement que le port de Québec est ouvert presque toute l'année.

M. CASGRAIN: Ainsi que le port de la Malbaie.

L'hon. M. FIELDING: Comme c'est le seul item que je vois se rapportant à la construction de brise-glaces, je crois pouvoir attirer l'attention du ministre sur la nécessité qui existe pour le département d'avoir un meilleur outillage pour tenir libres les ports de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse que la glace obstrue occasionnellement. Je ne veux pas dire par là qu'on a besoin d'un brise-glaces de 2 millions, mais, de temps en temps, dans les périodes très froides, quelques-uns des ports importants sont bloqués par les glaces et on a compris qu'il était nécessaire d'avoir l'outillage voulu pour les tenir libres. Je dois rendre justice au ministre et dire que, dans toutes les occasions où cette question a été portée à l'attention du département il a fait son possible avec les navires à sa disposition et résolu la difficulté de son mieux. Mais, dans d'autres cas, nous avons constaté que l'outillage était insuffisant. Je ne demande pas qu'on affrète un brise-glaces puissant et fort coûteux, mais qu'on emploie un navire de service général assez puissamment outillé pour rendre des services en hiver, un navire qu'on utiliserait aussi l'été, toute l'année, mais qui serait assez fort pour débarrasser ces ports de glaces quand cela serait nécessaire. Je demanderai au ministre de bien vouloir prendre note de cela.

[M. le Président.]

L'hon. M. BALLANTYNE: Je serai trop heureux de le faire. Deux fois, ce printemps nous avons rouvert le port de Shelbourne avec l'aide du *Lady-Laurier* et nous comptons le faire de nouveau le printemps prochain.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je voudrais que le ministre puisse me donner l'assurance qu'on fera une adjudication publique quand ces soumissions seront demandées.

L'hon. M. BALLANTYNE: Certainement. Il y a un moment, j'ai dit qu'on avait demandé des soumissions publiques et je pensais que mon honorable ami se levait pour me féliciter de n'avoir pas adjugé le contrat au plus bas soumissionnaire, parce que le département jugeait son prix trop élevé. Je puis affirmer à mon honorable ami que, non seulement nous demanderons des soumissions publiques, mais que le Gouvernement ne se croira pas justifié de signer un contrat, à moins que les prix n'en soit beaucoup inférieur à 2 millions de dollars.

(L'article est adopté.)

Phares et service côtier — Agences, loyer et dépenses casuelles $215,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'augmentation de $17,000 s'explique seulement par l'augmentation des salaires accordée par la commission du service civil.

(L'article est adopté.)

Salaires et allocations des gardiens de phares, $650,000.

M. LEGER: J'aimerais à appeler de nouveau l'attention du Gouvernement sur les salaires des gardiens de phares. Lors de la dernière session, j'ai attiré l'attention du ministre de la Marine sur cette question, surtout en ce qui a trait aux employés qui ne travaillent qu'une partie de l'année, et on nous a dit que les $60,000 qui étaient votés serviraient à augmenter leurs salaires. Je comprends que leur salaire a été augmenté de $10 à $20 par an, une très faible augmentation. En vertu de la nouvelle classification du service civil, les salaires courent de $110 à $270. Le gardien de phare qui recevait $250 en 1910 a vu son salaire augmenté de $20, ce qui porte son salaire à $270. Dans d'autres catégories, les augmentations ont été plus importantes et, étant donné le fait que les salaires de ces hommes sont très peu élevés et que les juges ont demandé une augmentation de traitement à cause de l'augmentation du coût de la vie, ces hommes ont lieu de protester. Dans le cas qui nous occupe, nous avons une vaste catégorie de serviteurs publics accomplissant des devoirs qui leur font honneur et, en leur nom, et me plaçant au point de vue raisonnable, je fais appel au Gouvernement pour qu'il montre plus de considération à leur égard et qu'il donne à ces employés qui travaillent bien une compensation suffisante pour leur permettre de vivre convenablement et de supporter leurs familles.

J'espère donc que le Gouvernement étudiera cette question et que l'on rendra justice aux gardiens de phares canadiens en augmentant leur salaire suffisamment pour qu'ils en obtiennent leur subsistance, au moins pour le temps qu'ils sont employés.

M. EDWARDS: Nous n'avons qu'un petit nombre de gardiens de phares dans ma région, mais il y en a quelques-uns; et je pense depuis longtemps que ces hommes n'ont pas été traités comme ils auraient dû l'être, en fait de salaire. Je ne me lève donc qu'afin d'appuyer en général les remarques de mon honorable ami préopinant.

M. d'ANJOU (texte): Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots pour appuyer la demande que vient de faire l'honorable député de Kent (M. Léger). L'honorable ministre de la Marine a parlé d'une augmentation de cet item, augmentation qui serait due à la classification du service civil, je désire attirer spécialement l'attention de l'honorable ministre sur la nécessité qu'il y aurait d'augmenter le salaire des gardiens de phares.

Monsieur le président, il n'y a pas, dans le service civil, une classe qui, à mon avis, est moins rémunérée que les gardiens de phares. Les augmentations qui ont été accordées n'ont pas été absolument considérables dans son département depuis que nous avons à souffrir du coût élevé de la vie. La plupart des gardiens de phares, s'ils n'avaient pas de familles nombreuses, des garçons en état de travailler pour leur venir en aide, ne pourraient certainement pas vivre convenablement. J'espère, monsieur le président, que l'honorable ministre de la Marine prendra ma demande en considération et qu'il verra à ce que les services de ces gardiens de phares ne soient pas méconnus.

M. CASGRAIN: Monsieur le président, je veux joindre mon humble voix à celle de l'honorable député de Rimouski (M. d'Anjou), au sujet d'une augmentation de salaires en faveur des gardiens de phares. Il y en a beaucoup dans le comté de Charlevoix-Montmorency. Il me semble que le Gouvernement ne devrait pas hésiter à accorder une petite augmentation à ces pauvres gardiens de phares qui ont tant à souffrir l'hiver et le printemps.

Monsieur le président, permettez-moi aussi de demander à l'honorable ministre de la Marine de bien vouloir s'occuper un peu de cet endroit, dans mon comté, qu'on appelle la rivière Saint-François. Je lui ai demandé de placer là un brise-glace, afin de pouvoir donner un accès plus facile au port. Maintenant, cette place est dans une baie et il est difficile d'y arriver. Aussi est-on obligé d'y maintenir à grands frais des lumières l'automne et le printemps. Je demanderais au Gouvernement s'il n'y aurait pas moyen d'installer un phare à cet endroit. Si un phare était placé là, ce qui ne coûterait pas très cher, je crois que le Gouvernement sera peut-être satisfait.

Monsieur le président, je ne veux pas faire d'obstruction, ce n'est plus le temps, mais je dis que si le Gouvernement voulait se rendre à la demande que je lui fais, je suis certain que l'établissement de ce phare serait un acte de bonne administration de la part du Gouvernement et qui serait à l'avantage du comté de Charlevoix-Montmorency que j'ai l'honneur de représenter.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai écouté en toute sympathie ce que les honorables députés ont dit au sujet des salaires peu élevés que reçoivent les gardiens de phares. La question du classement de ces derniers est entre les mains de la commission du

service civil, et je vois qu'une somme de $40,000 a été ajoutée aux prévisions budgétaires pour l'exercice 1920-1921. C'est tout ce que nous pourrons faire cette année, mais je suis cordialement de l'avis des honorables députés en ce qui concerne l'insuffisance de rémunération de ces gardiens de phares. Mon honorable ami désire une lumière; pour lui, je ne la placerai pas à la fenêtre, mais je verrai à ce qu'elle soit placée sur le quai, et j'espère qu'elle le guidera dans la bonne voie.

(Le crédit est adopté.)

Maintien et réparations des phares, $800,000.

M. POWER: Puis-je demander si ce crédit comprend les réparations et l'éclairage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui; il est pour tous les phares ainsi que pour tous les bateaux-phares, et le montant est le même que l'an dernier.

M. POWER: Puis-je demander combien il a été réparé de phares appartenant au district sud du Saint-Laurent, l'hiver dernier, et où on les a réparés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Quatre ont été réparés à Québec, et un à Halifax.

M. POWER: En a-t-on réparé à Sorel?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, aucun.

M. POWER: Puis-je demander combien de ce crédit l'on appliquera au maintien et combien aux réparations?

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami voudra bien se rendre compte qu'il est assez difficile de répondre à cette question; tout dépend des frais d'entretien et de l'état dans lequel se trouveraient les phares. Il peut arriver que les frais d'entretien soient plus élevés une année et qu'il soient moindres une autre année. La question est trop difficile pour que j'y réponde *ex abrupto*.

M. POWER: Quelle distinction le ministre fait-il entre "l'entretien" et les "réparations"?

L'hon. M. BALLANTYNE: Cela s'équivaut.

M. POWER: En réalité, les "frais d'entretien" sont des "frais de réparation".

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas du tout.

M. POWER: Quelles dépenses réelles comprennent les "frais d'entretien"?

L'hon. M. BALLANTYNE: La principale dépense est faite pour le pétrole, le combustible et l'éclairage.

[L'hon. M. Ballantyne.]

M. POWER: Où le département achète-t-il le pétrole?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les achats sont effectués par la commission d'achat.

M. COPP: Le ministre reçoit-il un rapport de l'ingénieur du département relativement aux réparations qui sont nécessaires?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. COPP: Le ministre a répondu d'une façon générale: "moitié par moitié".

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas le rapport de l'ingénieur sous la main; mais il est évident qu'avant d'inscrire une somme au budget nous aurons un rapport plus détaillé.

(L'article est adopté.)

Etablissement de phares et d'auxiliaires de la navigation, y compris la réglementation de la navigation dans la rivière Détroit et aux autres endroits où la chose est jugée nécessaire, $400,000.

M. PARENT: Le ministre nous dira-t-il à qui ces auxiliaires à la navigations ont été accordées? Est-ce qu'il s'agit de compagnies particulières ou de particuliers?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce crédit est affecté à l'entretien des feux et balises.

M. PARENT: Et aussi pour aides à la navigation.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est la même chose.

M. POWER: Où sont établis les feux et les bouées?

L'hon. M. BALLANTYNE: On m'informe que ces bouées sont établies dans différentes localités; tout dépend de l'endroit où elles doivent être installées et de l'entrepreneur qui a fait la plus basse soumission.

M. POWER: Où fait-on construire les bouées destinées à être placées sur le littoral de l'Atlantique?

L'hon. M. BALLANTYNE: La plupart sont construites par la Robb Engineering Company, à Amherst; quelques-unes sont aussi construites à Sorel.

M. POWER: Par qui?

L'hon. M. BALLANTYNE: Aux chantiers maritimes de l'Etat.

L'hon. M. FIELDING: Il y a au passage de Barrington un bateau-phare qui a survécu à son utilité. Quelles sont les intentions du ministre à ce sujet?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons placé une bouée à gaz à cet endroit.

L'hon. M. FIELDING: Le département n'a-t-il pas l'intention de faire rétablir le feu flottant?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas pour l'instant.

M. LAPOINTE: Que faut-il comprendre par: "la réglementation du trafic dans la rivière Détroit"?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il existe un chenal international dans la rivière Détroit, de sorte que le gouvernement canadien a passé une convention à ce sujet avec le gouvernement américain. Nous prenons soin d'un côté du chenal, et le gouvernement des Etats-Unis s'occupe de l'entretien de l'autre côté.

M. CHISHOLM: Ce crédit sera affecté à l'établissement de nouveaux feux?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. CHISHOLM: Depuis une couple d'années, je me suis efforcé d'obtenir du Gouvernement l'installation d'un feu à faible rayonnement à Grand-Etang. L'administration m'a donné l'assurance que l'entreprise serait exécutée; j'ai à ma chambre certaines correspondances où les fonctionnaires m'assurent que les travaux seront exécutés "sans délai". Cependant le délai se prolonge indéfiniment.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous aurions installé ce feu plus tôt; mais le département a été court de fonds depuis une couple d'années. Nous avons diminué les dépenses; cependant, puisque mon honorable ami est d'avis que nous l'avons négligé, je me renseignerai particulièrement sur ce cas et je verrai ce que nous pourrons faire.

M. CHISHOLM: Le ministre est bien aimable. J'ai reçu la même promesse l'année dernière. Mais la situation est celle-ci. Je suis toujours désireux de défendre le Gouvernement.

J'ai dit à mes gens que cet ouvrage allait être entrepris, que le Gouvernement s'était procuré les fonds nécessaires, et je leur ai donné l'assurance que la chose serait faite.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je promets à mon honorable ami, que nous ferons installer là le phare si nous le pouvons. Il en a été pris note, et l'affaire sera soumise à la commission des phares. Elle viendra devant moi ensuite.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mention est faite au rapport de l'auditeur général d'une somme d'argent considérable versée entre les mains de D. D. Swan, de Montréal, en paiement de services rendus à titre d'ingénieur consultant à Victoria-Harbour (C.-A.), somme prise sur ce crédit. C'est à raison de $75 par jour que la somme lui a été payée. Il me semble que pour cinquante-cinq jours de consultations cela est un peu fort. J'aimerais à savoir pourquoi l'on a jugé nécessaire de prendre sur ce fonds une aussi grosse somme, qui ne me paraît pas se rapporter absolument à l'entretien des phares.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est pourtant le crédit relatif au service des phares et du littoral qui s'applique dans la circonstance. La raison que nous avons eue d'employer M. Swan ça été, à vrai dire, de lui faire faire un examen de la situation à Vancouver, pour qu'ensuite il avisât le ministère de la Marine sur les agrandissements jugés opportuns dans ce port. N'ayant pas de crédit de vote pour payer ces frais, nous avons cru devoir les prendre sur la somme votée pour les phares et le service côtier, vue qu'il s'agissait de la navigation.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce là une rémunération habituelle?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, dans le cas d'un ingénieur de la marine du mérite de M. Swan. C'est le meilleur ingénieur de port et de marine que nous ayons dans le pays. La commission du port de Montréal l'avait fait venir d'Angleterre il y a une douzaine d'années pour lui confier l'exécution de travaux considérables entrepris à l'époque dans le port de Montréal, et je crois savoir que c'est là le prix ordinaire des services rendus par un homme de sa compétence et de son habileté.

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

Reprise de la séance

Phares et service côtier.—Service des signaux, $75,000.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre veut-il bien nous donner l'explication de l'accroissement du crédit?

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette augmentation de $10,000 est due surtout à ce que le service du téléphone coûte plus cher.

L'hon. M. FIELDING: A quoi s'applique le crédit?

L'hon. M. BALLANTYNE: Des postes de signaux ont été établis, d'où il est fait rapport du mouvement des navires par le moyen de la télégraphie sans fil, de la télégraphie ordinaire et du téléphone. Le service s'étend depuis Saint-Jean (N.-B.) jusqu'à Halifax et le cap Race.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a-t-il fait établir de nouvelles lignes téléphoniques sur les côtes et, dans l'affirmative, à quels endroits?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le ministère de la Marine a une convention avec la compagnie de téléphone Bell, qui a fait monter les prix. Les $10,000 répondent à cette augmentation pour l'exercice en cours.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est à la compagnie de téléphone Bell que va cet argent?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Y a-t-il un poste de signaux à Westport (N.-E.)?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

L'hon. M. FIELDING: On a prétendu que des changements avaient eu lieu à cet égard ces temps derniers; que l'on avait démoli l'ancien poste pour l'installer ailleurs.

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, on l'a installé au phare même à la demande des armateurs.

L'hon. M. FIELDING: Le public en général estime-t-il que le changement est avantageux. D'aucuns prétendent que l'endroit est bien mal choisi et que le poste répond bien peu au besoin de la navigation. Je ne voudrais cependant rien dire de trop affirmatif.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le signal des tempêtes reste où il est, mais le poste a été descendu au phare, comme je l'ai dit, sur la demande des intéressés.

L'hon. M. FIELDING: Que faut-il entendre par intéressés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les propriétaires de paquebots, les compagnies de navigation et, particulièrement, la Fédération maritime de Montréal.

L'hon. M. BALLANTYNE: Absolument.

L'hon. M. FIELDING: Au besoin, les dossiers du ministère montreront, n'est-ce pas, que le changement a été fait sur leur demande?

M. SINCLAIR (Guysborough): Quels sont les endroits de la côte de la Nouvelle-Ecosse où l'on fait usage de signaux de tempête?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il s'agit ici du service des signaux. Les signaux de tempête figurent sous la rubrique des crédits destinés au service météorologique.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel est l'objet de ce service?

L'hon. M. BALANTYNE: Dès qu'un navire passe à une station de signaux, celui qui est préposé à cette station téléphone à la station suivante pour indiquer le nom du navire, l'heure où il est passé à la station, afin que si, par exemple, mon honorable ami revenait de Liverpool à Montréal, ses amis de Montréal connussent l'heure où le navire arriverait à Montréal après être passé à Sorel à telle heure ou à Trois-Rivières à telle autre heure.

M. SINCLAIR (Guysborough): Y a-t-il des stations comme celles-là sur la côte de la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'île aux Perdrix, Camperdown et Westport.

M. PARENT: Cet item comprend-il le salaire des hommes chargés du service?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. LAVIGUEUR: Les salaires sont-ils augmentés?

L'hon. M. BALLANTYNE: De $2,000.

M. COPP: Je pensais que la somme supplémentaire de $10,000 représentait une allocation extraordinaire par rapport au service téléphonique des signaux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Par rapport au service téléphonique et télégraphique à la fois.

M. COPP: Je vois, dans le rapport de l'auditeur général pour l'année dernière, qu'il a été versé $14,157.10 à la compagnie du téléphone Bell, en raison de ces services. Déduction faite de l'allocation provisoire, des primes accordées en raison de la cherté de la vie, ce service n'a coûté, en tout, que $59,000. S'il n'est alloué qu'un supplément de $2,000 pour service téléphonique, je ne vois pas pourquoi le ministre demande une augmentation de $10,000 quand les dépenses n'ont représenté que $59,000, l'année dernière.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'augmentation des salaires représente non pas $2,000, mais $4,000; le service télégraphique représente $4,000 de plus, et le service téléphonique, $4,000.

M. COPP: Par qui la ligne de téléphone privée, entre Montréal et Québec, est-elle entretenue?

L'hon. M. BALLANTYNE: Par la compagnie du téléphone Bell.

M. COPP: Elle l'a construite et elle la tient en bon état de réparation?

L'hon. M. BALANTYNE: Oui.

M. POWER: Pourquoi cette ligne de téléphone privée entre Québec et Montréal? Ne serait-il pas possible d'obtenir les mêmes renseignements par le système Marconi ou par d'autres voies?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est le service le plus prompt et le plus efficace qu'il fût possible au ministère de la Marine et des Pêcheries de s'assurer. Le télégraphe sans fil ne conviendrait pas. Si mon honorable ami se trouvait sur un navire, il remarquerait que les stations de signaux avertissent au moyen d'un pavillon, aussi bien que par téléphone.

M. POWER: Le rouage des stations du service des signaux ne m'est pas familier, mais il me semble que le mouvement des navires est signalé, à la station des signaux, à Québec, par le télégraphe sans fil. Est-ce bien cela?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est ainsi qu'un navire est signalé en venant de l'océan, mais en entrant dans le fleuve il serait signalé par les stations du service des signaux au moyen du téléphone.

M. POWER: Le signalement par le service des signaux n'est donné que pour les navires naviguant entre Québec et Montréal.

L'hon. M. BALLANTYNE: On se sert du téléphone entre Montréal et Québec, et du télégraphe sans fil, de Québec au cap Race.

M. POWER: Je ne veux pas m'opposer à ce que ces crédits soient votés, mais il me semble que si le service par télégraphe sans fil est satisfaisant depuis Québec en descendant, il ne devrait pas être besoin d'un fil spécial de Québec à Montréal. Les rapports les plus importants sont ceux qui sont envoyés d'en bas de Québec quand un navire approche du Canada. Existe-t-il des raisons particulières pour lesquelles les rapports relatifs aux navires circulant entre Québec et Montréal doivent être faits par une ligne téléphonique spéciale quand nous avons déjà un service Marconi?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce crédit n'est pas nouveau, il est demandé, chaque année, depuis longtemps. Il est nécessaire aux navires de pouvoir bénéficier de ce service téléphonique quand ils se passent les uns les autres dans le fleuve, et il existe, pour cela, plus d'une bonne raison.

M. PARENT: Ce téléphone sert-il aux différents départements?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, il ne sert qu'au département de la navigation.

(L'item est adopté.)

Administration du pilotage, $250,000.

M. COPP: Je suis bien aise d'offrir mes félicitations à mon honorable ami au sujet de la diminution de ce crédit, qui était de $400,000 l'an dernier et qui est maintenant de $250,000, soit une diminution de $150,000 pourvu que cette réduction ne mette aucunement en péril le service public. Toutefois, j'appellerai l'attention du ministre sur le fait que, d'après le rapport de l'auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1920, on ne semble avoir dépensé qu'une somme de $103,000 pour l'administration du pilotage, et, de plus, $11,000 pour les frais d'une commission d'enquête sur le pilotage. Est-ce là tout ce qu'on a dépensé en 1921 sur un crédit de $400,000? Dans ce cas, je ne vois guère la nécessité d'ouvrir un autre crédit de $250,000 cette année. Il y a peut-être une explication et s'il y en a une, je serais bien aise de l'entendre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami se rappelle que j'ai fait adopter par la Chambre la loi du pilotage, il y a trois ans, et que je me suis emparé des districts de pilotage d'Halifax et de Saint-Jean. Cela explique l'augmentation de la dépense relativement à ces ports. La diminution provient de l'abolition de l'association du pilotage de la Colombie-Anglaise.

M. PARENT: Que veut dire "l'administration du pilotage"? Par qui et de quelle manière ce travail est-il accompli dans les divers districts de Montréal, de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y a quelques années, le district de pilotage d'Halifax et de Saint-Jean était administré par une commission régionale de pilotage. Le département a pris en main ces districts qui relèvent maintenant du ministère de la Marine et des Pêcheries, comme ceux de Montréal et de Québec. Le directeur général des pilotes qui est établi au bureau de la marine ici—je parle du capitaine Robertson—a la surveillance des districts de pilotage de Montréal. Tous les districts

de pilotage du Canada sont maintenant régis directement par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. PARENT: M. Wiallard a-t-il été nommé surintendant du district de Québec?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il est surintendant intérimaire des districts de Montréal et de Québec.

M. PARENT: Le ministre a-t-il reçu de la Fédération maritime des communications qui lui conseillaient de diminuer le nombre des pilotes du district de Québec?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas vu moi-même les communications mais le sous-ministre me dit qu'elles ont été reçues et que la Fédération maritime a dans l'idée qu'il y a trop de pilotes.

M. PARENT: Sur quelles raisons la Fédération maritime fonde-t-elle cette opinion? Pendant des années, les pilotes ont rendu de bons services en ce pays, mais il semble que maintenant la Fédération maritime demande que leur nombre soit diminué et qu'elle suggère de ne plus recevoir d'apprentis. Je suis d'avis que le ministre devrait fournir d'autres éclaircissements au sujet des recommandations de la Fédération maritime et des raisons sur lesquelles elle se fonde.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis bien aise de dire à mon honorable ami que le Gouvernement et le ministre de la Marine doivent jouer le rôle de juges impartiaux au sujet des demandes des pilotes, d'une part, et des demandes des armateurs d'autre part. Depuis que je suis ministre de la Marine, les intéressés dans la navigation ont soutenu qu'il y a trop de pilotes dans les districts de Montréal et de Québec, et ils ont vivement sollicité la diminution du nombre des pilotes. Jusqu'à présent, le département n'a rien fait. De plus, les armateurs croient que les droits de pilotage sont trop élevés, tandis que les pilotes eux-mêmes considèrent qu'ils sont trop bas. Les expéditeurs maritimes pensent qu'il y a trop de pilotes et les pilotes sont d'avis qu'il n'y en a pas assez. Bref, voilà la situation.

M. PARENT: D'après la Fédération maritime, combien faudrait-il de pilotes pour le service?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y a soixante pilotes en aval de Québec et la Fédération maritime croit qu'il ne devrait y en avoir que cinquante.

[L'hon. M. Ballantyne.]

M. PARENT: Suggère-t-elle des moyens de réduire leur nombre à cinquante?

M. CASGRAIN: Oui.

M. BUTTS: Mon honorable ami proposera-t-il de réduire le nombre à quarante.

M. CASGRAIN: Je ne suis pas un ministre.

M. BUTTS: Non, mais vous faites beaucoup de bruit.

M. SINCLAIR (Guysborough): Lorsque cette question a été examinée l'an dernier, nous avons attiré l'attention du ministre sur ce fait que bien que les pilotes du Saint-Laurent reçoivent une pension, ceux des autres ports canadiens n'en reçoivent aucune. Le ministre se propose-t-il de traiter les pilotes des autres grands ports nationaux de la même manière que ceux du Saint-Laurent? Je remarque qu'en réponse à une question que j'ai inscrite au Feuilleton à ce sujet, il y a une semaine, on me dit qu'il y a trente-quatre pilotes à la retraite dans Québec, et que quelques-uns sont officiellement reconnus comme pilotes retraités (decayed). Le ministre voudrait-il bien me dire ce que signifie "decayed pilot"?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce terme "decayed pilot" est un ancien terme nautique qui nous est venu de Trinity House il y a bien des années. Les pilotes de Québec n'ont pas plus de raison, règle générale, de recevoir une pension que les pilotes d'aucune autre région du Canada, mais lorsque M. le juge Brodeur était ministre de la Marine et des Pêcheries, un décret a été adopté stipulant que lorsqu'un pilote de la province de Québec serait parvenu à l'âge de soixante-cinq ans, il devrait être placé sur la liste des retraités et recevoir une pension de $300 par année. Je ne vois pas comment le Gouvernement pourrait se défaire d'une responsabilité qui lui incombe d'après l'arrangement qui a été arrêté entre le ministre de la Marine d'alors et les pilotes de Québec. Personnellement, je crois que nous devons continuer cet arrangement.

L'hon. M. FIELDING: N'y a-t-il pas un système de pension dans le cas des autres pilotes? Autant que je me souviens, les pensions des pilotes d'Halifax sont imputables sur le fonds de pension, et la seule différence serait que dans un cas la pension provient des propres fonds des pilotes, tandis que dans l'autre, elle provient du trésor public. Il y a donc là inégalité de conditions.

Je me souviens que lorsque ce crédit a été soumis par le prédécesseur de mon honorable ami, cet arrangement a été cause de

difficultés de longue durée. J'en oublie les détails, mais je comprends très bien que le ministre ne puisse faire autrement que de maintenir cet arrangement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne m'attendais pas à ce que le ministre manque à cet arrangement fait avec les pilotes de Québec. Je ne veux que savoir si le ministre se propose d'appliquer ce système en vigueur dans les autres ports. Si les pilotes des autres ports contribuent à leur propre fonds de pension, c'est très bien, mais le Gouvernement ne fait pas sa part, à mon avis, et ces hommes ne sont pas sur le même pied que les pilotes de la province de Québec qui sont payés sur les deniers publics. Qui nomme les pilotes dans la province de Québec?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les pilotes de Québec, comme ceux des autres districts, font un apprentissage; puis lorsqu'ils ont passé les examens requis, on les nomme pilotes lamaneurs, et lors d'une vacance on nomme un de ces pilotes.

M. SINCLAIR (Guysborough): Reçoivent-ils leur nomination du ministère?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Alors, s'il y a trop de pilotes, le ministère peut y remédier en limitant les nominations?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est là une difficulté de longue durée, et c'est la raison qui a décidé mon prédécesseur à accorder une pension de $300 par année aux pilotes de Québec, pourvu que le nombre en soit réduit de 75 à 65, ce qui se fait graduellement. D'autre part il est difficile de dire à un jeune homme, après un service de sept ans comme apprenti, lorsqu'il est prêt à devenir pilote breveté, que cela n'est pas possible. Nous faisons face à cette difficulté en ne nommant plus d'apprentis.

M. PARENT: Ai-je compris que le ministre avait dit que le corps de pilotes de Québec était maintenant complètement sous la dépendance du ministère? Si oui, quand ce corps a-t-il réellement disparu?

L'hon. M. BALLANTYNE: Une loi adoptée par la Chambre en 1914 a conféré l'autorité du pilotage au ministre de la Marine. C'est alors que l'association des pilotes de Québec a disparu en réalité.

M. PARENT: Le ministre sait-il qu'il y a maintenant une union formée de pilotes de Québec qui prend la place du corps des pilotes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je l'ai entendu dire.

M. PARENT: Sait-il que la charte des pilotes de Québec existe encore?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je l'ignore.

M. PARENT: Peut-être pourra-t-il le savoir de son sous-ministre ou de l'assistant de ce dernier.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ni l'un ni l'autre ne le savent.

M. COPP: Je vois, dans le rapport de l'auditeur général, que, durant l'exercice financier terminé le 31 mars, 1920, nous avons dépensé environ $115,000 sous ce chapitre de l'administration du pilotage. Cette année, on nous demande de voter $250,000. La raison de cette augmentation, si j'ai bien compris le ministre, est que le département a décidé d'administrer lui-même les affaires du pilotage aux ports de Saint-Jean et d'Halifax. Les dépenses de la commission du pilotage de Montréal se sont montées, l'an dernier, à $5,000 environ, et je suis d'avis que les dépenses de ports d'Halifax et de Saint-Jean n'égalent pas celles des ports de Montréal et de Québec. Par conséquent, nous ne nous attendrions pas à une augmentation de plus de $5,000 dans chacun des ports des Provinces maritimes. En outre, bien que nous ayons pris à notre charge le pilotage de Saint-Jean et d'Halifax, nous avons abandonné celui de Victoria qui nous a coûté, l'an dernier, $19,000. Nous ne devrions avoir aucune augmentation.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les systèmes d'Halifax et de Saint-Jean et ceux de Montréal et de Québec sont très différents. Dans le premier cas, nous payons les salaires des pilotes, et ils perçoivent les droits de pilotage, mais, quant à Montréal et Québec, les associations de pilotage paient leurs propres salaires et perçoivent les droits de pilotage.

M. COPP: Les ports de Saint-Jean et d'Halifax étaient-ils sous la dépendance du ministère durant le dernier exercice?

L'hon. M. BALLANTYNE: Celui d'Halifax l'était.

M. COPP: Quelle a été la dépense de l'an dernier à Halifax?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons pris à notre charge le pilotage de Saint-Jean, le 1er octobre et je vois que, à la date du 1er décembre le revenu s'est monté à $9,379. Je vais essayer de me procurer le montant des dépenses dans un instant.

M. COPP: Si mon honorable ami n'a pas ce renseignement, il pourra peut-être me l'envoyer.

L'hon. M. BALLANTYNE: Avec plaisir.

M. PARENT: Le 4 avril, le député de Dorchester (M. Cannon) a posé la question suivante au ministre de la Marine:

Quel est le montant de la pension payée aux anciens pilotes de la division Montréal-Québec, ou à leurs veuves et ayants droit?
Quel est le nombre des pensionnaires?
Quels sont leurs noms et leur âge?

Le ministre a répondu:

Les pensions servies aux pilotes en retraite et aux veuves des anciens pilotes de la division Montréal-Québec sont prélevées sur la caisse des pilotes retraités de Montréal, laquelle est gérée pour le compte des pilotes de cette ville par le ministère des Finances.

Ici suit une liste. Puis, au numéro 18, nous trouvons:

Pilote retraité (decayed), Jean Arcand.

Je ferai observer à l'honorable ministre que des pilotes qui sont encore vivants et jouissent d'une assez bonne santé ne devraient pas être appelés "decayed pilots", cela sonne très mal.

(L'article est adopté.)

DISCUSSION D'UNE MOTION TENDANT AU VOTE D'UN SIXIEME PROVISOIRE DES CREDITS DU BUDGET

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances) propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre décide d'accorder à sa Majesté, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922, la somme de $71,499,703.70, soit le sixième du montant de chaque crédit inscrit au budget principal dudit exercice, et le sixième de l'indemnité provisoirement accordée au personnel des services intérieurs et extérieurs, et qui est inscrite au budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922.

L'hon. M. FIELDING: Je pense, monsieur le président qu'il est à peu près impossible d'adopter une résolution de cette nature, si ce n'est à l'unanimité des voix. Je serais heureux de savoir si mon honorable ami le ministre des Finances est prêt à accepter les propositions que nous lui avons faites, l'autre jour, dans un esprit amical. Si ces propositions ne doivent pas être considérées, alors, bien entendu, nous devons nous autoriser des règles de la Chambre. Je ne crois pas qu'il soit sage de la part de mon honorable ami de faire adopter cette résolution autrement que de l'assentiment unanime de la Chambre, comme cela s'est fait dans le passé.

[L'hon. M. Ballantyne.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, je suis de l'avis de l'honorable député qui dit que cette résolution devrait avoir l'assentiment de la Chambre. J'irai plus loin et je dirai que ce consentement devrait être revêtu du même caracère et couché dans les mêmes termes que ceux qu'il a sollicités si souvent lorsqu'il était ministre des Finances.

Lorsque ce sujet a été abordé pour la première fois, on a suggéré de payer les appointements, mais de bloquer les autres paiements.

Je crois que la chose alla encore plus loin dans la suite, jusqu'au point d'obliger de payer les crédits jugés essentiels. Mais notre intention n'est de payer que ce qui est essentiel et ce qu'il faut payer. Notre intention n'a jamais été de nous lancer dans des dépenses se rattachant à des entreprises que nous ne sommes pas forcés de poursuivre quand nous n'avons pas de crédits suffisants pour les mener à bonne fin. Mais ma situation est exactement la même que celle de mon honorable ami en diverses occasions; il est très difficile de dire à l'avance ce qui est nécessaire et ce qui ne l'est pas. En une occasion précédente, quand la même question s'est présentée mon honorable ami a dit qu'il aimerait savoir exactement à quels articles s'opposait la gauche, et qu'alors il examinerait la chose. Bien entendu, nous ne sommes pas encore en possession de ce renseignement.

J'aimerais pouvoir signaler brièvement quelques-unes de ces difficultés, car je crois que nos honorables collègues s'en rendent bien compte. Supposons qu'il s'agisse du département de la réintégration des soldats dans la vie civile. Naturellement, il y a les appointements de vos fonctionnaires, mais il y a aussi la solde des allocations des soldats qui reçoivent un traitement ou suivent un cours de rééducation; il y a le fonds de secours pour les sans-travail; il y a les dépenses du service, consistant en avances pour faire face aux dépenses courantes, et ainsi de suite; il y a les dépenses professionnelles, les paiements pour les fournitures se rattachant à l'enseignement professionnel, et le reste; il y a aussi les prêts professionnels consentis aux démobilisés en certaines circonstances.

La vérité est que les affaires du pays sont assez considérables, peut-être un peu trop, mais il est impossible de les arrêter. Prenez, par exemple, notre immigration; allons-nous arrêter tout ce qui se poursuit au département de l'Immigration, à l'exception des paiements pour salaires et des comptes déjà approuvés? Il y a le loyer des bureaux par tout le pays. Il y a les dé-

penses des agents. Je suppose qu'il faudrait arrêter tout cela. Il y a en outre les dépenses se rattachant à l'expulsion des sujets dangereux, qui se poursuit tout le temps.

Il y a les dépenses de télégraphe et de téléphone et les changements nécessaires à effectuer aux bâtiments et qui doivent être faits cette année. Il va falloir s'occuper au plus tôt de ces changements et réfections si nous voulons que l'immigration n'en souffre pas. Il y a les dépenses courantes aux points d'entrée sur la frontière. Il y a toutes les dépenses se rattachant à la mise en observation et à la nourriture des immigrants à ces points de la frontière. En ce qui concerne le département de l'Hygiène, la situation est exactement la même. Parcourez tous les départements, où il y a de la besogne à faire, et tout cela ne pourvoit qu'aux salaires. Si l'argent n'est pas voté, cela signifiera tout simplement que vous pourriez tout aussi bien congédier nos employés, car à moins que ces choses ne soient faites, et à moins que ces employés n'aient quelque chose qui les aide à faire leur travail et qui en soit l'objet, nous ne touchons rien pour les salaires.

La situation, cette année, je crois, est exactement la même qu'en toute autre année. J'ai déjà fait observer à la Chambre que les autorités anglaises énoncent que les crédits intérimaires sont partie intégrale et nécessaire des finances parlementaires et nationales. J'ai déjà cité pour cela une autorité; mais si quelques-uns doutent encore que ce qui est demandé ici n'est pas nécessaire, je vais appuyer cela avec une autre autorité. Je lis ce qui suit dans la Pratique Parlementaire de May, 12e édition, page 448:

> En raison de notre système financier et des conditions des affaires parlementaires, la demande de crédits provisoires sur l'état estimatif des dépenses des divers départements pour l'année, avant que sanction complète ait été donnée à ces dépenses, est une véritable nécessité. Ces octrois sont connus comme "Crédits en acompte. On espérait que le vote du comité des subsides sur le montant global du budget annuel serait pris durant la première partie de chaque session, car l'année financière expire le 31 mars et commence le 1er avril. On sait par l'expérience à quel point il est futile de baser ses prévisions sur le 1er avril. Quand cette date arrive, on n'a encore pourvu que très peu aux dépenses pour la nouvelle année financière. En outre, comme chaque octroi de subside est limité au service de l'année financière pour lequel il est fait, l'octroi est périmé s'il n'a pas été utilisé avant le 31 mars; et aux termes des dispositions de la loi de 1866 concernant les départements de l'Echiquier et de l'Audition, toutes les sommes non dépensées restant dans les départements sont remises au trésor. Ainsi, évidemment, durant les premiers trois mois de chaque année civile, un crédit en acompte doit être demandé; car, si aucun crédit, par avance, n'a été fait au 31 mars, le maintien des services publics durant la première partie de la nouvelle année financière se trouvera entièrement au dépourvu.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de citer une autre autorité. Tous les membres de cette Chambre qui siègent ici depuis quelque temps doivent avoir le souvenir et la connaissance de la chose. Dans tous les cas, mon honorable ami l'ex-ministre des Finances doit certainement avoir le souvenir et la connaissance de tout cela. On a dit l'autre jour que les conditions étaient différentes, que maintenant il y avait des déficits considérables, alors que dans le temps où les subsides intérimaires avaient été votés il y avait de gros excédents de recettes.

Je suis à parcourir la page 63 des comptes publics, qui donne le tableau des excédents et des déficits. Bien que je ne pense pas que la question des excédents ou des déficits y soit pour quelque chose, j'observe qu'en l'année 1911, il y a eu un déficit net entre la recette et la dépense de $3,773,505.-70.

L'hon. M. FIELDING: Un déficit, en 1911?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est qu'en ajoutant la dépense à compte du capital que l'honorable ministre peut faire cette déclaration.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'observation de l'honorable député est fondée, tout comme l'était celle faite par l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), car si nous étudions la question en la manière suggérée par ces honorables députés, nous trouvons un excédent cela va sans dire. Retournant à l'année 1911, si l'on oublie tout ce qui constitue une dépense imputable sur le capital, l'on constate qu'il y a eu un excédent de 30 millions. Envisageons cet exercice du point de vue auquel ces honorables députés pensent qu'on doit l'étudier. On prélève alors, pour 1920, un excédent de $45,900,000. Quant à l'exercice en cours, l'excédent dépasse, et de beaucoup, celui que je viens de mentionner. S'il nous faut parler d'excédents, nous devons, au moins, nous trouver un terrain commun. Les excédents disparaissent, si nous faisons entrer en ligne de compte les dépenses imputables sur le capital. Nous avons des excédents considérables si nous ne considérons que nos dépenses ordinaires et nos recettes ordinaires. L'honorable député comptait des excédents en ne considérant que ses

dépenses courantes, par opposition à ses recettes courantes; oui, mais il y a cette seule différence que nos excédents sont beaucoup plus considérables que les siens à ces égards. D'autre part, nos dépenses imputables sur le capital sont également beaucoup plus fortes. Je le faisais observer, l'exercice de 1911 a accusé un déficit des millions, en chiffres ronds; le déficit de 1910 fut de $12,338,000; celui de 1909, en temps de paix, sans dette de guerre, a été de $45,969,000 et celui de 1908, de 14 millions. Arrêtons-nous un instant, à étudier les crédits provisoires. Prenons l'exercice du grand déficit de $45,969,000, celui de 1909. Au cours de cet exercice, les crédits provisoires furent, non pas du sixième, mais du quart. Il me semble que la chose est à ce point claire qu'elle ne réclame pas d'autre explication. S'il fallait administrer les affaires du pays durant l'exercice dont je parle, durant les exercices où mon honorable ami proposait le vote de crédits provisoires, en parfaite conformité avec la coutume canadienne et avec la coutume britannique, s'il fallait cela pour administrer convenablement la chose publique, cela est tout aussi nécessaire à l'administration convenable des affaires publiques, aujourd'hui. S'il était nécessaire d'acquitter les engagements du Canada, d'agir avec bonne foi dans l'accomplissement de nos obligations, cette nécessité est toute aussi grande aujourd'hui. L'honorable député dit que cela devrait se faire de consentement. A cet égard, je partage entièrement son avis et j'espère que la question se règlera de consentement, comme il convient qu'elle le soit.

L'hon. M. FIELDING: Quelques honorables membres de la gauche ont fait, je pense, des allusions aux excédents qui légitiment peut-être les explications de l'honorable ministre. Je n'en ai pas fait pour ma part; je ne m'arrêterai donc pas à cela. Je me bornerai à dire que, si je ne me trompe, mon successeur en fonction est venu annoncer à la Chambre un excédent très notable et qu'il n'a pas jugé nécessaire de tirer la ligne de démarcation que mon honorable ami trace maintenant. Au reste, il n'y a pas de divergence marquée entre nous sous ce rapport. Je conseille à mon honorable ami qui passe son temps à fouiller dans les pages de l'histoire, de ne pas s'arrêter aussi longuement sur ce que l'ancien ministre des Finances a dit. Cela nous intéresserait à l'extrême, s'il nous rapportait ce que le présent premier ministre, l'ancien premier ministre et un honorable député qui siège à la droite ont dit alors. Cela serait peut-être aussi intéressant que ce que j'ai dit moi-même. Après tout, je crois que ce n'est pas de cette façon qu'on arrivera à résoudre le problème. Inutile pour mon honorable ami de citer des autorités pour établir que le vote de crédits provisoires a sa raison d'être. Je n'ai jamais soutenu le contraire. Je concède volontiers qu'il y a des circonstances où l'on a besoin d'un crédit provisoire pour administrer les affaires de l'Etat et je n'hésite pas à dire que l'honorable ministre devrait avoir ce crédit provisoire pour l'expédition des affaires publiques en tant qu'il peut établir qu'il y a réelle urgence. Il demande qu'elle est la différence entre la situation actuelle et celle d'autrefois, Cette différence est assez notable. Aux temps dont il parle, la dépense brute du Canada représentait environ 100 millions, chiffre le plus élevé. L'année dernière, nos débours ont été de 743 millions. Il est impossible qu'ils soient moindre cette année et c'est pourquoi j'estime que la situation se trouve changée du tout au tout. Je crois que ce qu'était un quart ou un cinquième ou un sixième il y a quelques années, diffère de ce qu'est un quart, un cinquième ou un sixième, aujourd'hui. Je pense que l'écart énorme qu'on relève entre les montants formant les dépenses d'aujourd'hui, est très notable, bien que mon honorable ami n'en tienne pas compte.

J'admets très bien qu'il faut des crédits provisoires et je ne parle pas seulement de ceux qui sont nécessaires pour le paiement des appointements et salaires, quoique ce soit la chose la plus urgente. En effet, un employé qui ne reçoit du Gouvernement qu'un modeste revenu n'a pas d'argent devant lui; il doit avoir la préférence et recevoir son salaire. J'irai plus loin en disant que si mon honorable ami veut nous donner une liste des paiements qu'il est juste et dans l'intérêt du service d'acquitter, je serai heureux de l'aider à obtenir les crédits nécessaires.

Il s'agit de savoir comment on peut procéder. On a suggéré la formation d'un comité, officiel ou non, pour que, après avoir conféré ensemble de la chose, les deux partis se mettent d'accord. On peut très bien arriver à une entente qui permettrait de voter ces crédits et je demande encore une fois à mon honorable ami d'essayer de trouver un arrangement. Quant à la manière de l'effectuer, je ne veux rien dire pour le moment. Mais mon honorable ami aura beaucoup de difficultés à obtenir ces crédits autrement qu'avec le consentement de la Chambre. Il en sera empêché par le

règlement ou bien cela lui causera énormément d'ennui et d'embarras. Je ne connais pas un cas où les crédits aient été accordés, à moins que ce ne fut après entente mutuelle. Je suggère de nouveau à mon honorable ami d'essayer, par un moyen quelconque, de nous indiquer les crédits les plus urgents, et pour ceux-là je suis tout prêt de l'aider.

L'hon. MACKENZIE KING: Je compléterai les observations que vient de faire mon honorable ami, l'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. Fielding), en attirant l'attention du premier ministre (M. Meighen) et du ministre des Finances (sir Henry Drayton) sur les dernières remarques faites par moi le 7 avril à ce sujet. J'ai fait remarquer, ce jour-là, que l'opposition n'avait point l'intention d'embarrasser le Gouvernement en ce qui concerne les crédits nécessaires au paiement des appointements et salaires, ainsi que pour les besoins essentiels du service. J'ai ajouté que, habituellement, lorsqu'il s'agissait de voter des crédits provisoires, la question faisait l'objet d'une conférence entre les deux partis de la Chambre, et j'ai laissé au Gouvernement toute la latitude voulue pour conférer de la chose avec l'opposition d'une manière courtoise et amicale. Qu'on me permette de relire ce que je disais le 7 avril. Voici mes remarques qu'on trouvera à la page 1773 du compte rendu non revisé des débats:

> En prenant cette attitude, nous n'avons aucun désir de mettre le personnel administratif dans l'embarras ni de lui faire porter la peine que mérite la négligence du Gouvernement; on nous trouvera prêts à faire le meilleur accueil à toute proposition relative aux mesures qu'il pourrait y avoir lieu de prendre à l'égard des appointements du personnel des services intérieurs et extérieurs. Quant aux autres dépenses, le Parlement a le droit, sauf entente préalable, d'examiner minutieusement chaque article des crédits avant de les adopter.

Par cette demande, monsieur le président, nous ne faisons que maintenir le droit qu'a le peuple de contrôler les dépenses publiques par l'intermédiaire de ses représentants.

Mon honorable ami a prétendu qu'il n'y avait aucune différence entre la demande que fait le Gouvernement aujourd'hui et d'autres demandes semblables faites les années précédentes. Il me permettra de lui faire observer que le crédit qu'on nous demande aujourd'hui représente $71,499,703.-70. En 1902, la dépense totale du service public n'atteignait pas $50,000,000. Aujourd'hui on nous demande de voter à une heure d'avis plus de 71 millions. Jusqu'en 1908, la dépense totale au compte du revenu consolidé n'atteignait pas 70 millions, c'est-à-dire moins que ce qu'on nous demande en ce moment. En 1909, la dépense s'élevait à 84 millions, en 1910, 79 millions, et en 1911, 87 millions. C'est le plus gros chiffre qui ait été atteint avant le changement de ministère en 1911, et il n'est guère plus élevé que la somme qui nous est demandée aujourd'hui à titre provisoire. Nous considérons que dans l'intérêt public il est absolument nécessaire que les représentants du peuple contrôlent les dépenses considérables qui sont faites par le Gouvernement.

Je ferai remarquer à mon honorable ami que la Chambre discute depuis plus d'une journée un seul article de 8 millions qu'elle n'a pas cru devoir encore adopter.

Cependant, les honorables députés à droite de la Chambre se proposent maintenant de nous forcer à voter un sixième de ce montant et, en conséquence, renverser la position que nous avons prise de ce côté-ci, c'est-à-dire que ces dépenses ne sont pas justifiées dans les circonstances actuelles. Puis-je résumer en deux mots l'attitude que nous prenons? Nous sommes prêts, en tout temps, à nous rencontrer en délibération avec les honorables députés de la droite, à consentir à leur donner ce qui est nécessaire pour payer les salaires et appointements des employés publics. Nous sommes même prêts à faire davantage et à leur accorder ce qui est nécessaire pour continuer l'entretien des services publics de manière à ne pas causer d'embarras aux affaires publiques, ce qui aidera à maintenir la bonne foi du Gouvernement et son crédit, ce qui permettra au Gouvernement de remplir les engagements auxquels mon très honorable ami a fait allusion, mais cela doit être le résultat d'une conférence entre les deux côtés de la Chambre, en entourant ce que nous pourrons accorder de telles conditions qui nous semblent actuellement absolument nécessaires dans l'intérêt public.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mes honorables amis de la gauche sont si peu heureux dans leurs efforts pour établir une distinction entre la situation qui existe cette année et celle qui existait au cours des années précédentes par rapport à ce crédit que je me permets de leur offrir mes sympathies. La semaine dernière, ils se basaient sur une chose absolument différente de celle sur laquelle ils se basent cette semaine. On nous a dit la semaine dernière: "Nous ne pourrions pas accorder de crédit provisoire cette année parce que, lorsque des crédits provisoires ont été accordés à l'ancien gouvernement il y avait

des surplus, tandis qu'aujourd'hui, il n'y a que des déficits". Les faits ont démenti cette prétention qui a été en conséquence abandonnée. Les surplus, tels que calculés par les honorables députés sont beaucoup plus considérables aujourd'hui qu'ils ne l'étaient à cette époque.

(*Exclamations à gauche.*)

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, la différence entre les dépenses ordinaires et les revenus est beaucoup plus grande aujourd'hui qu'elle n'a jamais été et les honorables députés de la gauche ont obtenu des crédits provisoires quand il n'y avait aucun surplus, mais un énorme déficit atteignant une forte proportion de tout le revenu annuel. Les faits ayant démenti leur prétention, ce soir, on a changé de raison. On nous dit ce soir: "Nous ne pouvons pas consentir, parce l'on a besoin de tant d'argent", ou, pour exprimer la chose en d'autres termes: Les besoins sont si grands que les raisons de faire de l'opposition sont d'autant plus grandes.

En Grande-Bretagne on a voté un crédit provisoire alors que les besoins sont dix fois plus grands que les nôtres et je n'ai pas entendu dire qu'aucun honorable député de la Chambre des communes anglaise ait avancé cet argument pour refuser un crédit provisoire, et, nulle part que je sache on a refusé un crédit provisoire, à une époque quelconque, sous un prétexte comme celui qui est invoqué ce soir par les honorables député de la gauche. J'ai examiné les comptes rendus depuis plusieurs années pour trouver un cas où semblable situation existait dans un autre parlement et je n'en ai pas trouvé.

Les honorables députés de l'opposition ont aussi changé considérablement de tactique sous d'autres rapports. Le chef de l'opposition (M. Mackenzie King) a lu ce qu'il avait dit le 7 avril pour exprimer qu'il n'était pas opposé au crédit provisoire au point de refuser le paiement des services publics. Mais ce n'est pas la position qu'il a prise quand il a adressé la parole le 15 mars, alors qu'il ne nous a laissé aucune issue, du moins que je puisse voir. Si un honorable député peut découvrir une issue quelconque dans ce dilemme, c'est qu'il a l'esprit beaucoup plus pénétrant que moi. Voici l'ultimatum que le chef de l'opposition a posé à la Chambre le 15 mars quand cette question a été discutée:

> Ce retard de la part du Gouvernement est d'autant moins excusable que nous avons, à deux ou trois reprises, appelé là-dessus son attention au cours de la dernière session.
>
> [Le très hon. M. Meighen.]

Il continue pour montrer que, la session précédente, il nous a dit qu'il n'y aurait pas de crédit provisoire:

> Le 7 juin dernier, pendant que nous étions à examiner le budget supplémentaire, je disais au ministre des Finances (sir Henry Drayton):
>
> Je tiens à dire, non en guise de menace, mais pour que les ministériels se rendent bien compte de l'attitude de l'opposition, que s'il arrivait que, par impossible, le Gouvernement fût encore aux affaires l'année prochaine, nous ne consentirions pas à faire ces avances.
>
> Je faisais alors allusion à certain usage que mon honorable ami voulait faire observer —et c'est un point sur lequel le Gouvernement ne ferait pas mal de méditer en ce moment— usage suivant lequel on vote en bloc une partie des subsides vers la fin de l'exercice financier et avant que la Chambre ait eu l'occasion de les examiner.

L'hon. MACKENZIE KING: Très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit-il qu'il entendait par là que nous avions demandé de voter les subsides en bloc l'an dernier avant que les estimés aient été étudiés? Ce n'est pas ce qui est arrivé. Il voulait dire qu'il s'opposerait cette année à tout vote en bloc, c'est-à-dire au crédit provisoire.

L'hon. MACKENZIE KING: Sans examen.

Le très hon. M. MEIGHEN: Personne ne lui demande de voter cela sans examen. Nous lui avons donné du temps pour faire son examen depuis jeudi dernier; en réalité nous l'avons averti d'abord mardi soir, de sorte qu'il a eu une semaine pour faire son examen et il peut le prolonger encore. Il y aura encore une heure environ ce soir ou même davantage pour prendre la question en considération. La déclaration, si l'on cite ce qu'il a dit le 7 juin, c'est qu'il ne consentirait pas à voter de douzièmes provisoires cette année. C'est l'ultimatum qu'il a donné à la Chambre.

L'hon. MACKENZIE KING: En bloc, oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce que ceci n'est pas en bloc?

L'hon. MACKENZIE KING: Un sixième, sans examen serait en bloc.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui parle de ne pas faire d'examen; nous n'avons jamais refusé l'examen, nous n'avons jamais demandé une chose pareille. Il s'agit du vote d'un budget provisoire qui est un vote en bloc, dont il nous a dit le 15 mars, ajoutant à ce qu'il avait déclaré le 7 juin de l'année dernière, qu'il ne consentirait pas à le voter. Maintenant il se plaint que nous n'allions pas le trouver pour le prier

de revenir sur sa décision. Si l'honorable député n'avait pas fait cette déclaration, notre devoir aurait été de l'aborder; mais il nous a averti deux fois de sa place en Chambre qu'il n'accorderait pas de douzièmes provisoires. Maintenant, il se plaint de ce que nous l'avons pris au mot. Tel est le premier moyen. Puis quand on a présenté ce crédit le 7, des honorables députés de l'opposition ont déclaré qu'ils n'étaient pas prêts à voter les douzièmes provisoires, mais qu'ils voteraient de quoi payer les employés publics. Ils étaient disposés alors à aller jusque-là. C'est-à-dire qu'ils étaient prêts à payer les traitements et les salaires aux employés civils du pays tant que les employés civils ne travailleraient pas—tant que nous ne pouvions pas leur fournir les choses nécessaires à leur travail. Ils voulaient par exemple payer les infirmières et les docteurs et les autres employés du département du Rétablissement des soldats dans le civil, mais ils ne voulaient pas acheter les médicaments pour les malades, ni ils ne voulaient chauffer les édifices ni payer les loyers. Ils voulaient voter l'argent pour payer les salaires des mécaniciens sur les travaux d'irrigation, mais ils ne voulaient pas leur payer de vivres pour faire leurs tournées. En un mot ils voulaient payer les employés civils pour leurs services tant qu'ils ne donneraient rien en retour. C'est la position prise le 7 par les honorables députés. Aujourd'hui, ils vont plus loin: ils disent nous voterons les traitements des employés civils mais pas autre chose, sauf ce qu'il est nécessaire de voter pour continuer les services publics. Ils veulent toutefois imposer quelques conditions à ce vote. Je demande pourquoi imposer ces conditions cette année quand on n'y a jamais songé auparavant? Est-ce parce que le montant est plus fort? Est-ce parce que nous avons à payer $15,000,000 par an pour la dette de guerre? Est-ce la raison qui fait imposer des conditions aux douzièmes provisoires? Est-ce parce que nous devons entretenir nos hôpitaux pour nos soldats à raison d'une dépense de vingt millions ou plus par an? Est-ce une raison pour imposer des conditions aux douzièmes provisoires? Est-ce parce qu'il nous faut de quarante à cinquante millions de dollars pour l'établissement de nos soldats sur les terres? Est-ce une raison pour imposer des conditions? Est-ce parce que nous dépensions trente millions ou davantage pour des pensions? Est-ce une autre raison? J'espère que les honorables députés de l'opposition se rendent compte combien leur position était étrange le 7, quand ils étaient prêts à payer les commissaires des pensions et tous les employés de cette commission, mais quand ils n'étaient pas prêts à payer aucune pension.

Maintenant, qu'y a-t-il dans le budget que les honorables députés pensent que l'on doit réserver? Qu'y a-t-il dans ce budget qui n'est pas nécessaire au service civil? Si les honorables députés veulent ce soir—et c'est encore temps—examiner le budget et mettre le doigt sur quelque chose qu'ils croient pouvoir faire attendre un mois ou deux mois, nous sommes prêts à l'examiner. Mais ils ont eu tout le temps nécessaire pour le faire. Ils savent depuis une semaine que l'on présenterait ce budget provisoire. Je crois pouvoir dire que jamais depuis la première demande faite dans cette Chambre d'un budget provisoire, la Chambre n'a eu autant de temps pour voter les crédits en la manière régulière,—si possible—que dans le cas actuel. Nous avons dépassé maintenant de douze jours la fin de l'exercice financier et on n'a pas voté de douzièmes provisoires. Nous avons dépassé d'une semaine la date à laquelle nous avons donné avis que l'on présenterait une motion pour un budget provisoire. Mes honorables amis ont eu tout le temps de découvrir un crédit de quelque nature—je ne sais pas ce que cela pourrait être—dans le budget sur lequel ils désirent présenter une objection. Nous leurs donnerons un peu plus de temps et s'il y en a un qui peut être omis sans injustice pour le service public, je n'ai pas le désir de le maintenir. Mais nous devons avoir des douzièmes provisoires ou les services publics du pays seront paralysés et ce sont ces douzièmes provisoires que le chef de l'opposition nous a averti officiellement par deux fois qu'il nous refuserait.

Or, je pose donc carrément la question à nos collègues tant de la gauche que de la droite: Que s'est-il passé pour justifier une attitude que l'opposition n'a jamais assumée au Parlement avant aujourd'hui, une attitude de défi—franchement de défi d'abord, de défi atténué ensuite et de défi conditionnel à l'heure qu'il est—contre une coutume essentielle à la bonne conduite des délibérations du Parlement. Nous réclamons purement et simplement les droits que tous les gouvernements ont exercés à toutes les époques. Or, puisque nous disposons d'une majorité au Parlement, qui est prête à appuyer notre attitude, nous consentons à accorder à nos amis de la gauche tout le temps nécessaire pour l'examen de toute proposition raisonnable, mais après cela, nous avons l'intention de faire

respecter le principe que c'est la majorité qui gouverne.

L'hon. M. MURPHY: Si le premier ministre a l'intention d'obtenir l'adoption des subsides provisoires, je l'avertis qu'il assume un ton et un langage qui ne sont guère de nature à lui faire atteindre le but qu'il vise. Pour ma part, je ne permettrai pas au premier ministre de dénaturer l'attitude que j'ai prise, pas plus du reste que l'honorable député de Marquette (M. Crerar) ne le lui a permis. Le chef du Gouvernement a affirmé que les faits ont démenti l'attitude de la gauche. Eh! bien, monsieur l'Orateur, si les faits ont donné le démenti à quelqu'un, c'est assurément le premier ministre qui a été victime de cet accident cet après-midi, lorsqu'il a porté une certaine accusation contre l'honorable député de Marquette (M. Crerar), puisque le chef du groupe progressiste l'a refutée sur-le-champ en référant aux colonnes du hansard et par la citations de paroles qui sont tombées des lèvres d'un ministre du cabinet actuel. J'aurais cru que le premier ministre recevrait dans un esprit bien différent l'offre généreuse que la gauche lui a faite relativement à l'adoption de la loi de finance provisoire, c'est-à-dire: qu'une conférence soit d'abord tenue entre le premier ministre et le chef de l'opposition et qu'on adopte ensuite la loi de finance provisoire à l'unanimité des voix.

En réponse à cette offre, le premier ministre a essayé de ridiculiser les observations du chef de l'opposition en dénaturant le sens des paroles dont il s'est servi. Lorsque mon honorable ami (M. King) a fait allusion à sa décision bien arrêtée de s'opposer au vote d'un subside provisoire, les paroles de notre chef ne sauraient laisser subsister le moindre doute qu'il entendait désigner les crédits qui n'ont pas encore été soumis à l'examen du Parlement, et c'est là évidemment ce que le premier ministre a dû comprendre lui-même. En tout cas, c'est la signification que les membres de la gauche ont attribué aux paroles de leur chef. Pour moi, je n'hésite pas à répéter ces paroles; pour mon compte personnel, je refuse de prêter la main à l'adoption d'un crédit provisoire sur chaque item du budget que nous n'avons pas encore examiné.

La droite a tenté d'établir un parallèle entre la présente situation et celle qui existait autrefois au Parlement. Le ministre des Finances a entrepris de refaire la comptabilité publique pour les dix dernières années et de faire croire au Parlement, ce soir, que nous avons eu des déficits dans le passé lorsque son prédécesseur au ministère des Finances a déclaré que le bilan des exercices en cause s'était soldé par un excédent de recettes. Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) nous a fourni un exemple typique à cet égard, lorsqu'il a cité les paroles du ministre des Finances dans le cabinet Borden, en 1912. Au printemps de cette année, sir Thomas White annonça un excédent de $30,000,000, et par badinage il déclara qu'il en était redevable au cabinet Laurier pour une moitié de cet excédent, mais qu'il réclamait l'autre moitié pour la plus grande gloire du nouveau gouvernement conservateur.

Je rappelle cet incident. Cependant, c'est là la nature des arguments que l'on emploie et c'est dans cet esprit qu'on accueille l'offre généreuse que l'opposition a faite au Gouvernement.

Je l'ai fait observer tout à l'heure, les membres de la droite ont cherché à établir que la situation actuelle ne diffère nullement de celle qui existait par les années passées, alors que les douzièmes provisoires étaient votés sans la moindre difficulté. Or, je prétends, monsieur le président, que la situation n'est plus du tout la même que par les années passées. Règle générale, la situation peut être un peu différente pour les causes qu'ont exposées les deux collègues qui ont pris la parole avant moi. Cependant, il existe encore une différence notable que je tiens à signaler à l'attention de cette Chambre et au sujet de laquelle je désire définir l'attitude que je prends, peu importe que mes honorables collègues soient de mon avis ou non. On a proposé de voter les fonds nécessaires pour le paiement des salaires des fonctionnaires publics. Or, pour ma part, j'ai une distinction à faire. Je parle pour moi seul et voici l'idée que je me fais de la situation.

Je me refuserai certainement à voter les subsides provisoires destinés à acquitter le traitement d'aucun des 692 nouveaux fonctionnaires dont je relève les noms dans le budget. Je ne serai pas partie à ce marché.

M. BUTTS: L'employé ne gagne pas son salaire.

L'hon. M. MURPHY: Selon le budget, le service des assurances a deux nouvelles positions; le service de l'Hygiène, 6; la Galerie nationale des beaux-arts, 9; le Service naval, 9; le ministère des Finances, 12; le ministère des Pêcheries, 13; le ministère de la Marine, 17; la commission du service civil, 9; le bureau des brevets et

des droits d'auteur, 19; le bureau du secrétaire d'Etat, 24; le service de l'Immigration, 24; le bureau de l'auditeur général, 24; le ministère des Postes, 185; le ministère de la Milice et de la Défence, 309.

Je refuse de donner mon approbation au vote d'un sixième du budget en tant qu'il peut s'appliquer à la rétribution des emplois dont je viens de faire l'énumération.

Je refuse mon concours au vote de ce sixième en son entier après le débat qui a duré depuis six heures hier soir jusqu'à six heures ce soir, débat dont le pays doit remercier ceux d'entre nous qui, en y prennant part, ont concentré l'attention du public sur cette dépense indéfendable que l'on se propose de faire à l'occasion du programme insensé de constructions maritimes du ministère de la Marine et des Pêcheries. Comme membre de la gauche, je refuse de consentir au vote d'un crédit provisoire, vote dont on inférerait ensuite que je favorise en principe l'article de dépense que l'on a si longuement discuté et dont le premier ministre vient de suspendre le débat par sa motion. J'ai indiqué quelques-uns des détails qui différencient la présente situation de celles du passé. Je l'ai fait à cause d'un défi lancé par le premier ministre, et non point pour empêcher que le Gouvernement n'obtienne les fonds nécessaires à l'exécution des services publics.

Permettez-moi, monsieur le président de vous mentionner le nombre de découvertes que les membres de la gauche peuvent faire par un examen approfondi de ce débat, quand on les laisse à eux-mêmes et sans nuls renseignements autres que ceux que ce budget nous fournit de prime à bord. Permettez-moi de revenir sur un petit incident de cet après-midi. A la page 48 du Budget apparaît la mention d'un article de dépense (n° 211) relatif à l'"enlèvement d'obstacles des eaux navigables, $18,000", c'est-à-dire $13,000 de plus que l'an dernier. Demande a été faite au ministre de la Marine d'expliquer cette augmentation. Il a dit tout d'abord que c'était à cause d'un accident survenu dans la baie Weller à l'entrée du canal Welland. J'ai demandé au ministre ce qu'était cet accident. Il m'a dit qu'il s'agissait d'un gros vaisseau, comme si la dimension d'un navire pouvait expliquer l'augmentation d'un crédit. Je lui ai demandé ensuite le nom du vaisseau et le nom du propriétaire. Il m'a donné le nom du vaisseau, et il m'a dit ensuite que le nom du propriétaire, c'était Lorne Webster, un sénateur partisan du Gouvernement actuel. Ce dernier, comme on le voit, votait la somme de $13,000 à l'un de ses partisans, et ç'a été là une découverte de cet après-midi. Ce scandale dont le Gouvernement a du faire l'aveu contraignit le ministre de la Marine à promettre à la Chambre qu'il verrait à ce que l'honorable Lorne Webster fît remise à l'Etat de la somme dépensée pour l'enlèvement des débris de son vaisseau. C'est là un échantillon des renseignements contenus dans le Budget. S'il est impossible à la gauche. . .

M. EDWARDS: Si mon honorable ami veut bien me le permettre. Il fait mention d'un article de dépense que la Chambre aurait toujours pu voter, n'est-ce pas, si le crédit provisoire eût été accordé hier?

L'hon. M. MURPHY: Je ne dis pas non; mais ceux qui donnent leur consentement à ce crédit ne s'en trouvent pas moins dans une position embarrassante et très difficile. S'ils critiquent un article de dépense, ou si encore ils en proposent la radiation, on leur dira sans doute qu'ils y ont consenti partiellement. C'est là une positon dans laquelle on ne devrait pas mettre les députés.

Le très hon. M. MEIGHEN: En effet.

L'hon. M. MURPHY: Mon très honorable ami dit en effet, et je peux bien accepter son adésion. Lorsque mon honorable ami de Frontenac m'a interrogé, j'allais lui répondre en disant que le premier ministre ne devrait pas nous faire le reproche de n'avoir pas su nous tenir prêt à donner notre consentement. C'est au Gouvernement à nous dire quels articles de dépense sont immédiatement nécessaires au service public et, cela fait, la gauche accueillerait ses propositions dans un esprit de justice et de générosité. Il est impossible aux membres de la gauche de savoir quelles sommes sont requises d'une manière urgente et celle qui ne le sont point, cela par la raison que je signale à propos de l'article que j'ai cité. Il peut y avoir des sommes dont la dépense par certains départements est urgente, et cela se voit par la description du service auquel on les destine; mais il en ai d'autres en grand nombre sur lesquels, à mon avis, la gauche ne peut avoir d'éclaircissement que si le ministère les lui donne.

Je dis donc si le Gouvernement tient à obtenir, de consentement unanime, la proportion de ces crédits qui est nécessaire à l'expédition des affaires publiques, il faut traiter la question tout autrement que le premier ministre a cru devoir la traiter.

M. le PRESIDENT: Le comité est-il disposé à adopter le projet de résolution?

L'hon. M. FIELDING: Non, monsieur le président, j'avais espéré qu'à la suite d'une discussion générale nous nous entendrions

facilement, car, que le ministre des Finances consente ou non à m'en croire, je désirais vraiment qu'il en fût ainsi. Je m'aperçois, à mon grand regret, qu'il n'en est rien, et, par conséquent, je dois m'opposer à la motion sous prétexte qu'elle pèche contre le règlement. Les motions pour vote de subsides en bloc ne peuvent être adoptées que si l'on met de côté toutes les règles de la Chambre. C'est là ce que je voulais dire quand j'ai soutenu qu'elles ne pouvaient être adoptées que de consentement unanime.

Il n'a été soumis à la Chambre aucun crédit qui justifie la présentation de cette motion. Le budget comprend des centaines de crédits; chacun représente un projet de résolution à être adopté séparément. Si l'honorable ministre pouvait nous demander de voter un sixième en bloc, il pouvait également nous demander de voter les cinq autres sixièmes en bloc. La motion ne saurait donc être adoptée que de consentement unanime. Je ne crois pas qu'on ait encore présenté de motion comme celle-là. Dire que nous allons prendre un sixième ou un quart ce n'est pas exprimer une partie d'aucune motion, c'est seulement fournir un renseignement intéressant. Mon honorable ami ne saurait donc procéder de cette manière, il lui faut prendre ces item un par un, demander un sixième de chacun, et nous avons droit de discussion à l'égard de chacun.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je voudrais bien satisfaire mon honorable ami, mais je crains que cela ne me soit tout à fait impossible à cette heure avancée.

M. le PRESIDENT: L'honorable député (M. Fielding) ayant soulevé la question de règlement, je prie nos collègues de limiter leurs observations au point en question.

Le très hon. M. MEIGHEN (premier ministre): Cette question de règlement est mal fondée pour plus d'une raison. C'est à l'honorable député de prouver qu'un projet de résolution budgétaire soumis au comité n'est pas susceptible de prendre n'importe quelle forme. D'ordinaire, les item sont adoptés un par un. De fait, il n'est pas présenté de motion à cette fin, il est compris que chaque item est mis en discussion au moyen d'une motion.

L'hon. M. FIELDING: L'item est toujours mis en délibération par le président.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il me semble puéril de prétendre qu'une motion relative aux crédits soumis au comité pèche contre le règlement parce qu'elle prend une autre forme. Si, en vertu du règlement qui est le même qu'en Angleterre, il peut être décidé que pas un subside provisoire ne peut être adopté sans le consentement unanime de la députation, un député peut, à lui seul, empêcher l'adoption de ce subside et paralyser indéfiniment l'expédition des affaires publiques. Cela me paraît tellement absurde et pernicieux, que le règlement ne saurait avoir ce sens-là.

D'après l'honorable membre, si nous votions un cinquième en bloc nous pourrions également voter les quatre autres cinquièmes. En effet, si la Chambre le voulait ainsi; mais le Gouvernement n'aurait pas droit de présenter de motion à cette fin. Tout gouvernement qui demanderait plus de subsides provisoires que l'Etat n'en aurait immédiatement besoin perdrait bientôt la confiance du peuple. C'est au comité de décider de quelle manière procéder au sujet des crédits qui lui sont soumis; il peut procéder sous cette forme-ci ou sous toute autre. C'est à lui de dire, par la voix de sa majorité, si la motion à l'étude —motion comme celles qui furent présentées dans le passé—est sous forme convenable.

L'hon. M. FIELDING: La même motion que ci-devant, mais avec cette différence vitale qu'elle fut adoptée, dans ce temps-là, à l'unanimité et que, par conséquent, le règlement de la Chambre s'est trouvé mis de côté. A en croire le premier ministre, le comité peut faire de ce budget ce qu'il voudra, mais je prétends, moi, qu'il est tenu de suivre, à cet égard, le règlement de la Chambre. Le budget comprend plusieurs centaines d'articles.

Je dis que la pratique suit un principe simple et, si mon très honorable ami peut proposer l'adoption en bloc d'un sixième, il peut aussi proposer l'adoption des autres cinq sixièmes. Cela est tellement absurde que mon honorable ami n'y songerait pas, j'en suis sûr, à tête reposée. J'affirme qu'on ne découvrira aucun cas ou une motion tendant à l'ouverture d'un crédit provisoire revêt la forme sous laquelle cette motion-ci est présentée. Je crois qu'on s'apercevra que toujours les item sont pris un par un et que, s'ils ne sont pas votés séparément, c'est parce que la Chambre en est venue à une entente. Que s'ensuit-il d'ordinaire. Vu qu'il y a une entente— une entente comme il me plairait d'en avoir une maintenant—nous convenons de prendre le sixième et nous laissons au greffier de la Chambre le soin d'établir les mon-

tants; cependant, la motion n'est jamais présentée sous la forme sous laquelle elle se trouve maintenant entre les mains du président du comité.

M. LAPOINTE: Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots pour appuyer le rappel au règlement de mon honorable ami de Queen-et-Shelburne) (M. Fielding). L'article du règlement est absolument clair: chaque item du Budget doit être soumis au comité au moyen d'une résolution. C'est le principe que Bourinot énonce explicitement. Comme l'a dit le député de Shelburne-et-Queen, si on peut faire autrement pour le sixième, on peut le faire pour le tout. Voilà pourquoi chaque année où ce crédit provisoire est accordé, il est accordé de consentement après des pourparlers préliminaires.

Monsieur le président, j'appellerai votre attention sur les paroles du très honorable député de King (N.-B.) (sir Robert Borden) qui fut premier ministre pendant plusieurs années après avoir été chef de l'opposition pendant un long temps Portant la parole le 7 avril, il disait (p. 1747 de l'édition non revisée du hansard):

> Il est bien évident qu'un crédit provisoire ne peut être accordé qu'avec le consentement de la Chambre, car sur chaque crédit ainsi accordé on pourrait consacrer autant de temps que pour voter l'ensemble des subsides. Par conséquent, il faut le consentement de la Chambre.

Le présent leader du ministère est, il va sans dire, bien plus arbitraire que l'était son prédécesseur, et il n'a cure d'obtenir le consentement de ses adversaires lorsqu'il veut que quelque chose se fasse; mais, malgré toute son adresse, il n'a pas le droit de contourner le règlement de la Chambre. S'il refuse d'avoir recours aux bons procédés d'usage et d'aller trouver le chef de l'opposition pour conférer avec lui et obtenir son consentement, nous avons certainement le droit de nous opposer à l'ouverture de ce crédit provisoire et, à n'en pas douter, monsieur le président, vous devez décider que la motion est contraire au règlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désire commenter un point du discours de l'honorable député. Je remarque, tout d'abord, qu'il ne cite pas encore un article du règlement sur lequel il s'appuierait pour solliciter cette décision assez étrange; en deuxième lieu, dans sa citation empruntée au discours de l'ancien premier ministre, il rapporte des paroles dont le sens est que, vu le droit de tout député de discuter, à l'occasion d'une motion tendant à l'ouverture d'un crédit provisoire, n'importe quel item auquel la motion s'applique, il serait presque impossible d'avancer, sauf de consentement. Ainsi, par suite d'un abus du règlement, cela serait impossible, pour ainsi dire; mais, heureusement, on peut maintenant obvier à cet abus, grâce à une retouche que l'article 17 a subie. C'est ce que l'ancien premier ministre avait eu l'idée. Je n'ai jamais entendu suggérer en cette enceinte que la motion tendant à l'ouverture d'un crédit provisoire devait être unanimement agréée. La question n'a jamais été placée sur ce terrain, et l'ancien premier ministre n'avait nullement cette intention. La conséquence d'une décision semblable serait tellement épouvantable, je le répète, que je ne puis concevoir que cette décision soit rendue.

M. LAPOINTE: Mon très honorable ami a dit que je n'ai pas cité un article du règlement sur lequel j'appuie mon raisonnement. Je rappellerai le passage suivant de l'ouvrage de Bourinot (p. 416):

> Toutes ces prévisions budgétaires sont divisées en crédits et en résolutions qui affectent des sommes déterminées à des services spécialement désignés. Elles sont disposées sous des chefs distincts de dépense, afin de donner des renseignements complets sur toutes les affaires qu'ils embrassent. Le livre-bleu se compose de plusieurs colonnes, dont l'une indique la somme, s'il y a lieu, votée l'année précédente; une autre, la somme à voter pour l'année suivante; une autre (au besoin), l'augmentation ou la diminution de la dépense pour le même service. Chaque résolution spécifie, lorsque c'est nécessaire, tous les item sous lesquels il y aura une dépense particulière. Par exemple, au chapitre des ports d'une province, il y aura plusieurs item séparés, un pour chaque port pour lequel l'argent est nécessaire. Lorsque les résolutions sont à l'étude en comité, il est du devoir du ministre (dont le budget est en discussion) d'expliquer chaque item afférent à son département, et de cette manière, la Chambre est en état d'arriver à une conclusion quant à sa nécessité.

On ne découvre nulle part qu'il soit possible d'éviter cela en soumettant une résolution qui embrasse tous les articles du Budget.

Le très hon. M. DOHERTY: L'extrait du livre de Bourinot que l'honorable député cite a trait à la manière dont les choses se passent, mais il ne s'y trouve pas un mot qui laisse entendre que le comité n'est pas libre de régler toutes les choses qui lui ont été soumises.

Bourinot nous l'a dit, mais nous savons tous par expérience comment la chose se fait.

M. McMASTER: Pourquoi a-t-il toujours fallu en obtenir le consentement, puisque le Gouvernement avait droit de le faire sans ce consentement.

Le très hon. M. DOHERTY: Parce que l'opposition autrefois était plus raisonnable. Je ne crois pas nécessaire d'expliquer davantage ce que je viens de dire. L'honorable député n'a pu nous opposer aucune autorité.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami prétend-il que si le ministre des Finances, au lieu de soumettre les détails à chaque séance nous arrivait avec une motion disant: "Je propose que le budget complet soit adopté", ce serait une motion raisonnable, et que nous ne pourrions nous y opposer, à cause des règlements de la Chambre?"

Le très hon. M. DOHERTY: Il faut avouer que le ministre des Finances n'agirait pas très sagement, s'il faisait une chose semblable.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas la question.

Le très hon. M. DOHERTY: Toutefois, si vous me demandiez s'il y a un règlement qui s'y oppose, je vous répondrais: Où est ce règlement? Il y a une méthode générale pour l'examen des prévisions budétaires, mais nous en revenons toujours à la question. Où est le règlement qui prive le comité du droit de les traiter en bloc?

L'hon. M. FIELDING: Lorsqu'un comité est saisi de plusieurs résolutions, il est impossible de les adopter toutes à la fois.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre des Finances a cité la page 448 de May à l'appui de son argument. Je me réfère à la page 446 du même volume où se lis:

C'est dans le discours du trône, à l'ouverture du Parlement, que se fait la demande de subsides pour les besoins du service durant chaque exercice. Le Souverain s'adresse aux Communes, demande les subsides annuels pour le service public, et les avertit que des prévisions budgétaires des sommes requises leur seront soumises. D'autres demandes pourront être faites au cours de la session par messages de la Couronne, désirant un secours pécuniaire (voir page 454), par la demande d'un vote de crédit (voir page 454) ou par la présentation d'une prévision budgétaire.

Je ferai observer que c'est sous forme d'une résolution proposant qu'une somme soit accordée à Sa Majesté que les Communes votent ces subsides.

Le très hon. M. DOHERTY: Très bien.

M. ARCHAMBAULT: Il est donc facile de comprendre qu'on ne puisse adopter le budget au complet, car il faut une résolution pour chaque somme accordée à Sa Majesté.

M. le PRESIDENT: Le point soulevé par l'honorable député de Queen et Shelburne (M. Fielding), c'est que les prévisions budgétaires qui figurent dans le budget ne doivent pas être mises ensemble, afin de les voter en bloc, comme à compte sur une partie desdites prévisions budgétaires. Les honorables députés qui ont discuté la question de règlement ont invoqué la lettre du règlement de la Chambre, mais personne n'a cité le règlement. De fait avéré, il n'y a pas de règlement de la Chambre des communes du Canada concernant la manière dont les prévisions budgétaires seront soumises à la Chambre. Il y a cependant un règlement général qui dit:

Dans tous les cas non prévus par décisions parlementaires ou autres, les règles, usages et coutumes de procédure de la Chambre des communes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, en vigueur le premier jour de juillet, 1867, devront être suivis.

Me référant à Bourinot et à May afin de trouver les précédents et les coutumes établis, je constate que mon honorable ami le représentant de Québec-Est, dans sa citation de Bourinot, à l'appui de son argument, a omis l'argument le plus fort de Bourinot lui-même et lequel se lit ainsi, à la page 425:

Lorsque la Chambre se formera en comité des subsides, l'Orateur demandera au président du comité, ou en son absence, à un député d'expérience, de présider le comité. Les règlements en usage pour les autres comités prévaudront aussi dans ce cas. Chaque résolution devra être proposée formellement par le président, et des amendements pourront y être faits. Chaque député est pourvu d'un exemplaire imprimé des prévisions budgétaires, et le président lit le crédit en entier contenu dans une série écrite de résolutions, qu'il signera après leur adoption par le comité. Comme dans le cas des autres comités, toute résolution devra être proposée et discutée séparément, et lorsqu'elle aura été adoptée formellement, on ne pourra y revenir. Il ne sera pas régulier non plus de discuter une résolution quelconque avant qu'elle n'aie été proposée formellement par le président. Tout vote, ou résolution, est nécessairement en lui-même une question à proposer, amender et soumettre comme toute motion ou projet de loi.

Il est donc évident que le Gouvernement n'a pas le droit de voter le budget complet d'un exercice quelconque. Cependant un vote de crédit provisoire a été prévu, et si les honorables députés veulent bien consulter Bourinot, ils liront à la page 450:

"C'est une règle inconnue," dit un auteur distingué," qu'un crédit provisoire ne devrait pas comporter de nouveau principe, mais uniquement la continuation de services sanction-

nés l'année précédente; et c'est la coutume de ne pas discuter des crédits de plus de deux ou trois mois, excepté dans certains cas d'urgence, de sorte que le comité, en consentant de voter un crédit provisoire ne s'engage pas envers les crédits de l'année, par anticipation de l'occasion qui lui sera offerte plus tard de voter les crédits en détail."

Ce n'est pas très clair, mais s'il consulte la 12e édition de la "Coutume parlementaire" d'Erskine May, à la page 479 l'honorable député verra ce qui suit:

La motion en vertu de laquelle un crédit provisoire est proposé suit la coutume. La motion indique quelle est la somme totale requise, et les diverses sommes exigées par chaque département qui composent ce montant sont indiqués dans une annexe attachée à la résolution. Alors la question posée par le président suit les termes de la résolution et soumet la somme totale, à la décision du comité. A la suite de cette question, des amendements peuvent être proposés tendant à la réduction de tout le crédit ou à la réduction ou à la disparition des item qui composent le crédit.

Je dois suivre le précédent qui vient d'être cité et décider que la résolution est conforme au règlement.

L'hon. M. FIELDING: Je veux éviter toute confusion, monsieur le président, et si j'ai bien compris, vous avez décidé que la résolution est conforme au règlement. D'après votre décision, si je ne me trompe, chaque item particulier qui est compris dans cette motion peut être discuté et sujet à des amendements.

M. le PRESIDENT: Voici sur quoi je base ma décision:

La motion en vertu de laquelle un crédit provisoire est proposé suit la coutume. La motion indique quelle est la somme totale requise, et les diverses sommes exigées par chaque département, et qui composent ce montant sont indiqués dans une annexe attachée à la résolution. Alors la question posée par le président suit les termes de la résolution et soumet la somme totale, à la décision du comité. A la suite de cette question, des amendements peuvent être proposés tendant à la réduction de tout le crédit ou à la réduction ou à la disparition des item qui composent le crédit.

M. McMASTER: Si j'ai bien compris l'argument du premier ministre, c'est que ce crédit provisoire ayant été accordé dans le passé, il devra l'être aujourd'hui, sans débat. Et, à l'appui de son raisonnement, le premier ministre s'est efforcé de montrer que la situation du pays n'était pas en danger. Il a voulu créer, donner à entendre que nous n'avons que des dépenses ordinaires et que nous avons un surplus considérable. Je ne crois pas que le premier ministre, en se rendant compte de sa responsabilité de chef de l'Etat, ait l'intention de dire autre chose que la vérité qui est que la situation financière du pays mérite la sérieuse attention de tout citoyen patriote. Ce qui s'est fait dans le passé ne doit pas compter pour nous à l'heure actuelle, notre état financier étant loin d'être celui des années passées. La Chambre s'intéressera peut-être aux calculs suivants. La dépense totale du Canada en 1867-1868, date de l'établissement de la Confédération, a été de moins de 13 millions et demi, pour les dépenses capitales et les dépenses ordinaires. Comme la population était à cette époque de trois millions et demi, la dépense par tête d'habitant se trouvait donc de $3.84. Dix ans plus tard, nos dépenses avaient monté jusqu'à 23 millions et demi. La population était alors de quatre millions et demi, et le dépense, par tête d'habitant, était de $5.43. En 1887-1888, nos dépenses avaient atteint presque 37 millions. La population était alors de plus de quatre millions et trois quarts, et la dépense par tête d'habitant de $7.63. En 1897-1898, les dépenses se montaient à 39 millions, et la dépense par tête d'habitant était de $7.24, et dix ans plus tard, en 1907-1908, les dépenses atteignaient 76 millions et demi. Notre population était alors d'environ sept millions et quart, et la dépense par tête d'habitant était de $10.63. En 1910-1911, l'ancien premier ministre de ce pays a déclaré qu'une dépense d'un peu plus de 87 millions et trois quarts était une bonne indication, si je me rappelle bien ses paroles, de corruption. Notre population était alors d'à peu près sept millions et quart, et la dépense annuelle se montait à $12.18 par tête d'habitant. L'année qui a précédé la guerre, les dépenses totales, pour les dépenses capitales et ordinaires, se sont montées à environ 127 millions et quart, et comme notre population était de sept millions et quart, la dépense par tête d'habitant se trouvait de $17.68. Elle était l'an dernier de $74.20 et elle sera aussi élevée cette année.

Il est vrai, comme l'a affirmé le premier ministre, que la situation financière est très grave, mais n'est-il pas encore plus vrai qu'une stricte économie des crédits s'impose, et, qu'il nous faut réduire les dépenses de ce pays?

Je n'ignore pas que les griefs de l'opposition contre l'extravagance des gouvernements n'est pas un nouvel écho dans les chambres législatives, mais le ministre des Finances nous demande de lui indiquer quelques dépenses, auxquelles nous nous objectons et dont nous ne voulons pas assumer la responsabilité de voter un sixième provisoire. Je suis anxieux que, les hommes d'affaires siégeant du côté ministériel,

et qui, j'ose espérer se rendent compte de l'état financier du pays, auront l'obligeance de m'écouter et, s'il y a nécessité, de feuilleter la brochure budgétaire et vérifier les chiffres sur lesquels j'attirerai respectueusement leur attention. A la page 37 du Budget, je découvre un item de 300,000 dollars pour un nouveau bassin de radoub à Esquimault (C.-A.). Est-ce là une dépense nécessaire? J'aimerais voir se ranger à mes côtés, si c'est possible, le ministre des Finances dont la responsabilité envers cette Chambre est, dans le moment, très grande. Je lui demanderais s'il croit réellement qu'un bassin de radoub à Esquimault, au coût de 300,000 dollars, soit une dépense justifiable dans les conditions actuelles des finances nationales. J'ai mentionné 300,000 dollars; je fais erreur, j'aurais dû dire 1,300,000 dollars. C'est exactement un million de fois pire que je me l'étais imaginée. Puis, nous trouvons l'item de 1,000,000 de dollars pour les améliorations au havre de Toronto. J'ai fait inscrire au Feuilleton une demande du rapport sur la quantité de tonnage consigné ou expédié de tous les ports du Canada, et j'affirme que la quantité de tonnage soit consigné ou expédié du havre de Toronto ne peut d'aucune manière justifier une dépense d'un million de dollars. Cette dépense n'est qu'un grand projet d'embellissement civique afin de donner aux citoyens de Toronto un boulevard marin ou sur le lac. D'aucune manière est-ce une dépenses avantageuse au transport soit fluvial ou maritime du Canada. Un million sept cent mille dollars furent engloutis l'an dernier dans ce projet, et l'on nous demande d'y ajouter un million de plus cette année. Je demanderais aux honorables députés qui s'intéressent à cette question, et qui est, après tout, la plus importante que nous ayons, à l'heure actuelle, à considérer au Canada—question fondamentale, celle des dépenses du Gouvernement—de parcourir la page 44 du Budget où ils découvriront que l'on se propose de débourser 20,000 dollars de plus sur le Musé national des arts au Canada; sans doute, c'est une chose fort louable d'encourager les arts et de développer les qualités et les facultés artistiques de notre nation; mais, après tout, la nécessité qui s'impose, en ce moment, à tous les Canadiens est de diminuer les dépenses. Que les honorables députés regardent à la page 61 du Budget, ils y trouveront l'item suivant: aviation civile, 700,000 dollars. Je sais que, pendant la guerre, la moitié du "British Air Force" se composait de Canadiens qui se sont couverts de gloire dans les manœuvres aériennes du front occidental. Avec l'avantage d'un nombre de jeunes gens qui se sont qualifiés pour les manœuvres aériennes, il n'y avait aucune nécessité pour le Gouvernement de vouloir dépenser ce montant d'argent sur l'aviation civile et c'est se tromper grandement de vouloir dépenser cette somme, parce que la question n'est pas urgente. Maintenant l'on trouve un item de 825,000 dollars pour le corps d'aviation au Canada, et auquel je m'objecte de nouveau. Il existe des limites à cette discussion, je signale ici et là quelques item. Ainsi à la page 63, je trouve celle de 50,000 dollars pour la Presse canadienne, limitée. J'ai déjà critiqué cet item, et, c'est malheureux pour le Gouvernement et la presse du pays qu'existe cette dépendance mutuelle. La presse du Canada devrait être financièrement indépendante, se maintenir à ses frais et n'avoir aucun recours aux subsides du Gouvernement, quelque soit la situation politique et les opinions que ce Gouvernement peut avoir.

Autrefois, du temps de la reine Anne, les griffonneurs de la rue Grub étaient employés soit par l'un ou l'autre parti politique afin de se maintenir ou de s'emparer du pouvoir. Je suis donc entièrement opposé à subventionner notre presse.

Je me suis efforcé de répondre brièvement, et, en acceptant le défi du premier ministre, de lui indiquer dans les crédits où l'on pourrait trouver à redire. Je ne puis concevoir, ayant le priviège de connaître personnellement les honorables députés ministériels, qu'ils n'aient plus le souci de leur responsabilité; mais je dois les prévenir sérieusement que la situation financière qui confronte le pays est très inquiétante et l'économie doit être non prêchée, mais pratiquée.

L'hon. M. HUGH GUTHRIE (ministre de la Milice et de la Défense) (traduction): Me serait-il permis d'ajouter un mot au sujet de la déclaration faite, il y a peu de temps, par l'honorable député de Russell (M. Murphy) en ce qui concerne l'augmentation apparente du personnel du département de la Milice et de la Défense?

Lors du débat du budget, il y a un mois environ, il y eut des commentaires, dans les journaux et dans les couloirs de la Chambre, sur ce qu'il y avait une augmentation apparente considérable dans le nombre des fonctionnaires du département. Mais si les honorables députés avaient lu les crédits tels qu'ils apparaissent, à la page 8, ils auraient appris, par l'astérisque

qui les précédait, que les crédits maintenant soumis et ceux déjà présenter à la même fin différent, en ce sens qu'au cours des années précédentes, durant la guerre, ceux qui détenaient un grand nombre des fonctions indiquées dans le tableau maintenant soumis et qui relèvaient du département de la Milice, ont été payés non pas sur les fonds du département de la Milice, mais sur le crédit de guerre et le crédit de démobilisation qu'on a votés d'année en année. En réalité, il y a eu, au cours de l'année dernière, une diminution énorme dans les employés, au département de la Milice. On pourrait avec raison s'attendre à ce que depuis la fin de la guerre, l'emploi dans ce département, diminuât rapidement et, dans ce cas, un court tableau de statistiques fait voir quel a été le personnel de ce département durant la guerre. Je fournis ces chiffres maintenant dans le but de corriger tout erreur qui peut s'être glissée dans l'esprit des honorables députés qui lisent à la hâte le budget.

Le nombre total des fonctionnaires civils, temporaires et permanents, à Ottawa, dans les différents districts militaires de tout le Canada durant l'année dernière, se détaillait ainsi:

1914	558
1915	1,231
1916	2,815
1917	4,092
1918	5,201
1919	8,105
1920	5,900

Aujourd'hui, ils sont 1,386, au quartier général et dans les onze districts militaires du Canada. Lorsque j'ai pris charge de ce département, il y a un peu plus d'un an, on y comptait environ 5,900 fonctionnaires. Aujourd'hui à Ottawa et dans tous les districts militaires, on relève un total de 1,386. A Ottawa, nous avons encore 805 fonctionnaires temporaires. Nous nous proposons de dresser, par l'entremise de la commission du service civil, une liste qui sera en vigueur d'ici quelques années, de fonctionnaires permanents au nombre de 389, non pas 441, comme on le dit dans le budget supplémentaire. Voici comment cela se produit. Plusieurs de ces fonctions qui ont été établies depuis la guerre, devront être permanentes pour un certain nombre d'années à venir. Il nous faudra maintenir, dans notre bureau des archives, un personnel d'environ 74 commis permanents supplémentaires; dans notre division des allocations de séparation et des délégations de solde, de 50; commis permanents supplémentaires; au bureau central d'enregistrement, de 48 commis permanents supplémentaires, et, dans d'autres divisions, de 92 commis permanents supplémentaires. On ne peut que supputer le laps de temps où l'on aura nécessairement besoin de retenir les services de ces commis permanents, mais je dirais quelques années, peut-être cinq, ou tout au plus, sept ou huit ans. Pour la première fois, on n'a pas retenu les services de ces commis, cette année; on les a employés durant toute la guerre. Nous avons réduit leur nombre à ce que nous tenons pour un nombre minimum pour les années futures. Cependant, pour la première fois, nous nous proposons de payer ces commis, cette année, sur le budget du département de la Milice, alors que, les années passées, on les payait directement sur les crédits de guerre et de démobilisation. On a réduit, cette année, le crédit de démobilisation à environ 6 ou 7 millions, tandis que l'année dernière—le Canada se le rappellera—il était de 38 millions. J'espère que l'explication que je donne maintenant satisfera le comité. Je voulais simplement démontrer qu'il y a eu non pas une augmentation, mais bien une diminution énorme. En réalité, à ce moment même, dans la ville d'Ottawa, nous n'avons que 805 fonctionnaires supplémentaires; nous avons l'intention d'abaissés ce chiffre à celui de 399, ce qui donnera un total de 1,204, et notre total, dans les districts en dehors d'Ottawa, sera de 184 fonctionnaires surnuméraires, formant un total de 1,386 que nous avons, aujourd'hui, en regard du total de 5,200 que nous comptions, il y a quinze mois.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur le président, voudriez-vous avoir l'obligeance soit de lire vous-même la résolution, soit de permettre au greffier de le faire, soit de me l'envoyer pour que je la lise à notre guise.

(Le président donne lecture de la résolution.)

L'hon. M. FIELDING: C'est là toute la résolution: il n'y a rien de plus? Alors, c'est parfait. Je vais rappeler au comité la décision rendue, sans vouloir nullement m'attacher à des questions de forme. La règle que l'Orateur suppléant a énoncée, monsieur l'Orateur, avant que vous prissiez le fauteuil, voulait que cette résolution fût accompagnée d'une cédule. La partie de l'article à laquelle je fais allusion se lit ainsi:

> La motion qui propose une subvention à compte suit la forme ordinaire.

Dans ce cas-ci, il n'y a pas de forme ordinaire et c'est pourquoi je laisse cela de côté.

La motion indique la somme totale requise et les diverses sommes dont a besoin chaque département de l'administration et qui composent ce montant sont indiquées dans une cédule jointe à la résolution.

Il n'y a pas d'annexe jointe à la résolution et il vous appartient, monsieur le président, de décider si on peut procéder à son examen alors qu'elle n'est pas conforme à la décision de moisieur l'Orateur suppléant.

M. le PRESIDENT (M. Steele) : D'après ce que j'ai compris, moisieur l'Orateur suppléant n'a pas exigé que l'annexe soit jointe à la résolution, mais il a cité l'opinion de May disant que c'était la coutume en Angleterre. Au Canada on n'a jamais eu l'habitude de joindre une annexe à une demande de crédits à compte, car on estime que le budget imprimé et distribué aux députés est suffisant pour permettre de voter ces crédits. C'est pourquoi je suis d'avis que nous pouvons très bien procéder à l'examen de la résolution qui est devant le comité.

L'hon. M. FIELDING: Je me soumets à votre décision, monsieur le président, mais me permettrez-vous de faire remarquer que la décision de monsieur l'Orateur suppléant est l'opinion même de May dont il a donné lecture et sur laquelle il s'est basé.

M. LAPOINTE: Je suppose que nous avons le droit de poser des questions touchant n'importe quel article du budget. Le numéro 325 demande un crédit de $80,442 pour appointements et salaires du personnel de la commission des achats. Si je me rappelle bien, le Gouvernement a présenté il y a deux ans un projet de loi tendant à la création d'une commission d'achats, mais, devant l'opposition qu'il a soulevée même parmi les députés ministériels, ce projet a du être retiré. Il a été déposé de nouveau l'an dernier. Cette fois encore, il rencontra tant d'opposition dans les deux partis que le Gouvernement n'insista pas sur son adoption. Néanmoins, quelque temps après la session, les journaux annoncèrent que la commission avait été créée par arrêté ministériel. Je désire maintenant savoir si le crédit en question est destiné à payer les frais de la commission d'achats instituée en vertu du décret ministériel et je demande également qu'on nous donne tous les détails touchant la création de cette commission.

Le très hon. M. DOHERTY: Il est vrai que l'an dernier la Chambre a été saisie d'un projet tendant à la création d'une commission d'achat ayant un caractère statutaire et investi de certains pouvoirs définis, mais

[L'hon. M. Fielding.]

il ne fut pas adopté. Toutefois la Chambre a, l'an dernier, voté les crédits nécessaires pour une commission d'achats à être instituée par le Gouvernement. C'est cette commission qui a été instituée en vertu d'un arrêté du conseil, sans qu'on lui accorde aucun des pouvoirs, qualités ou fonction avec un corps indépendant. Le Gouverneur en conseil, qui est responsable, d'une façon générale, de la surveillance et de la direction des achats des différents départements, a nommé cette commission pour exercer, sous son autorité, des fonctions de surveillance et de direction. La commission, pour laquelle des crédits ont été votés l'an dernier et sont demandés de nouveau cette année dans cet article, est tout à fait différente de celle qu'il avait été question de créer en vertu d'une loi et à laquelle il s'agissait de donner un caractère indépendant.

M. LAPOINTE: Cette commission n'existe donc pas en vertu de la loi?

Le très hon. M. DOHERTY: Il n'y a aucune loi qui en prévoit l'existence; mais, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, le Gouvernement est responsable des achats qui sont effectués. Cette responsabilité entraîne un droit de surveillance, et c'est pour exercer cette surveillance qu'il a institué la commission que j'ai mentionnée.

M. LAPOINTE: Mais, par son attitude l'an dernier et l'année précédente, le Parlement avait manifesté sa volonté de faire faire les achats comme autrefois pour chacun des départements. Le ministre veut-il m'expliquer la différence qui existe entre la commission créée par le conseil contrairement à la volonté du Parlement et celle prévue dans le projet de loi retiré l'an dernier?

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député dit que la commission a été instituée contrairement à la volonté du Parlement. Il ignore complètement ce que j'ai dit déjà deux fois et dont il trouvera la confirmation dans les estimations budgétaires de l'an dernier ainsi que dans le compte-rendu des débats touchant les frais de la commission d'achats.

Cet article a été adopté par le Parlement quand on eut compris parfaitement que le projet de loi n'était pas adopté. Il a été adopté après une explication qui, d'après ce que puis affirmer en parlant de mémoire, était identique à celle que je donne actuellement. Ce vote n'avait pas pour but de former une commission statutaire, parce que la loi n'existait pas, mais on a expliqué à la Chambre ce que l'on désirait accomplir.

M. LAPOINTE: Ce que je désire surtout savoir, c'est la différence entre les fonctions et le travail de cette commission et ceux de la commission dont le Parlement a refusé de sanctionner la nomination?

Le très hon. M. DOHERTY: La différence réside dans les pouvoirs et dans l'autorité à exercer. La commission qu'on se proposait de créer par la loi était une commission à laquelle, si la loi avait été adoptée, le Parlement aurait conféré directement le pouvoir de faire les achats, pouvoir exercé indépendamment de l'autorité du Gouvernement; tandis que la commission aujourd'hui constituée a des pouvoirs qui lui sont délégués par le Gouverneur en conseil afin d'exercer ses fonctions dans la surveillance et la direction des achats et elle ne possède aucune autorité indépendante découlant du Parlement.

M. ARCHAMBAULT: Quels sont les membres actuels de la commission des achats?

Le très hon. M. DOHERTY: Telle qu'elle est actuellement composée, la commission se compose du ministre de l'Intérieur, de M. Howard et du colonel Laflèche.

M. ARCHAMBAULT: Qui est ministre de l'Intérieur?

Le très hon. M. DOHERTY: Sir James Lougheed.

M. McMASTER: N'aurait-il pas mieux valu, monsieur le président, quand le Parlement s'est exprimé si fortement contre la formation d'une commission de cette nature,—j'espère que le ministre ne s'impatientera pas parce que je suis toujours de bonne humeur en même temps que respectueux et poli à son égard...

M. BUTTS: Pas trop d'adulations.

M. McMASTER: Je vais essayer d'être rien moins que courtois et poli à l'égard du ministre de la Justice et j'espère que les députés de la droite montreront la même politesse et la même courtoisie. Voici où je veux en venir: L'an dernier, nous avons eu un débat touchant la commission des achats et un autre, je crois, la session précédente et nous nous rappelons tous le discours éloquent et précis de l'honorable député de Lanark (M. Stewart) à ce sujet. Aujourd'hui, le ministre de la Justice nous dit que la commission des achats est différente, d'une manière ou d'une autre, de la commission des achats dont la formation était proposée par le projet de loi de la dernière session et, si je ne me trompe, par le projet de loi de la session précédente. Si je comprends bien les choses, une commission des achats doit, de toute nécessité, consister en une commission chargée des acquisitions ou des achats, qu'elle soit créée par une loi ou par un décret du conseil. La question que je pose respectueusement au ministre est celle-ci: N'aurait-il pas été bon, quand le Parlement a refusé d'autoriser sa formation de ne pas tenter à créer cette commission des achats, —même si elle est un peu différente de celle qui l'a précédée—par le moyen détourné d'un décret du conseil plutôt que par le moyen direct d'un projet de loi présenté à la Chambre?

Le très hon. M. DOHERTY: Cela doit se faire par un projet de loi, mais comme le Parlement avait laissé entendre qu'il ne voulait pas de la formation d'une commission statutaire, l'idée a été abandonnée. Ensuite, le Parlement a dit par son vote: Nous vous autorisons à former une commission agissant sous l'autorité du Gouverneur en conseil et nous sommes si heureux de vous la voir créer que nous votons quelque $80,000 à cet effet. Peut-on trouver une expression plus claire des désire du Parlement? Ce sont deux choses parfaitement différentes, et le Parlement l'a bien compris. Conséquemment, alors que le parlement ne voulait pas d'une commission statutaire, il a voté au Gouvernement les fonds nécessaires pour former cette commission de surveillance pour l'aider dans sa tâche de voir à ce que les achats soient faits au meilleur compte, le tout, naturellement, soumis aux règlements statutaires qui peuvent exister à ce sujet et dans lesquels nous n'avons pas tenté d'intervenir.

M. McMASTER: Le ministre voudrait-il nous expliquer le *modu operandi* adopté par cette commission nouvelle et soi-disant irréprochable?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne puis pas en mesure de donner les détails de ses travaux, mais ses fonctions sont, en substance, toutes de surveillance, si je puis m'exprimer ainsi, tandis qu'elle agit pour ainsi dire comme conseil auprès des différents corps qui s'occupent des achats dans les ministères. C'est cette partie de ses fonctions que je connais parce que c'est la manière dont on procède pour les achats de mon propre ministère.

Les fonctionnaires qui ont la direction, disons des pénitenciers font la demande de ce qu'ils ont besoin et ces demandes passent en premier lieu par le surintendant du pénitencier. S'il les approuve elles sont ensuite remises à l'agent chargé des achats du département de la Justice.

M. McMASTER: Par qui sont préparées les demandes?

Le très hon. M. DOHERTY: Par le gardien du pénitencier. Il a besoin de certaines choses et il envoie ses demandes au surintendant. Chaque demande est soumise à son approbation ou à sa critique. Elle passe ensuite à l'agent acheteur qui la vérifie et . . .

M. McMASTER: Cet acheteur est-il un employé de la commission ou du département?

Le très hon. M. DOHERTY: C'est un fonctionnaire du département de la Justice. Si ma mémoire est fidèle, il y a une distinction pour le montant et chaque fois que le montant est inférieur à $500 la demande passe au sous-ministre et s'il l'approuve elle retourne au surintendant. Elle est alors soumise par l'agent acheteur à l'inspection de cette commission d'achats et à la mise en adjudication et le reste, se fait sur l'avis de cette commission. Quand les soumissions arrivent, elles sont ouvertes par l'un ou l'autre des agents acheteurs du département de la commission, mais les deux sont présents ou représentés. C'est autant que je peux le comprendre le *modus operandi.*

M. McMASTER: En passant par tant de mains, les papiers ne peuvent-ils pas se perdre?

Le très hon. M. DOHERTY: Nous n'avons pas d'inquiétude que les papiers se perdent, mais nous sommes désireux qu'il y ait autant de vérifications que possible pour que nos achats se fassent en vue de l'intérêt public le plus absolu. Si l'honorable député voulait réfléchir un instant, il verrait l'utilité qu'il y a d'avoir la coopération d'un corps qui est en contact avec tous les achats de tous les départements et avec les fonctionnaires particuliers de ces départements. Par ce moyen vous mettez au service de tous les départements la connaissance et l'expérience résultant du nombre et de la variété des transactions et chacun de ces départements se trouve à bénéficier des connaissances acquises au service de l'ensemble. C'est assurément un avantage très important, du moins c'est ce qu'il semble au Gouvernement. Quand le Parlement a autorisé le Gouvernement à établir cette protection additionnelle pour le trésor public, le Gouvernement a pensé qu'il ne faisait pas autre chose que son devoir en l'établissant.

[Le très hon. M. Doherty.]

M. McMASTER: Autant que j'ai pu suivre le ministre, je comprends que le *modus operandi* est celui-ci. Par exemple, le gardien du pénitencier a besoin, disons de vingt lits. Il écrit sa réquisition qui montera à moins de $500, je présume. Puis, il la soumet avant tout au surintendant du pénitencier, le surintendant envoie la réquisition à l'agent acheteur du département et comme elle est inférieure à $500 elle passe au sous-ministre et elle revient finalement au surintendant. Suis-je dans le vrai?

Le très hon. M. DOHERTY: Elle lui est renvoyée pour être remise à la commission? C'est le rouage.

M. McMASTER: Ensuite passe-t-elle à la commission d'achats?

Le très hon. M. DOHERTY: Je ne suis pas à même de dire si l'agent acheteur lui porte le document ou non, mais il parvient à la commission d'achats. L'agent acheteur procède alors sous la direction et avec la coopération de la commission d'achat. J'ai peut-être pris la chose de trop loin, pour les besoins de la discussion. Il y a deux choses importantes à décider; en premier lieu doit-on acheter ces articles; en second lieu si on doit les acheter, quelle est la méthode la plus avantageuse de les acheter?

L'hon. M. LEMIEUX: Il me semble, monsieur le président, que vous avez créé un corps dont on n'aurait pas besoin du tout si les départements étaient administrés comme ils le devraient avec honnêteté et efficacité. Je ne vois pas pourquoi nous dépenserions $90,000 par an pour créer un corps en dehors des différents départements en vue de contrôler ces départements. J'ai eu quelque expérience dans l'administration des affaires publiques comme chef d'un grand département de dépenses, et je sais qu'il n'était pas nécessaire d'avoir un bureau en dehors pour juger si une dépense proposée dans le département était nécessaire. En ce temps-là, on procédait ainsi. Supposez que dans le département des Postes on ait besoin de papier, d'encre, ou de machines à timbrer, ou de boîtes postales, c'était le fonctionnaire chargé de l'équipement qui s'en occupait. Il adressait la demande au sous-ministre qui la présentait au ministre. S'il s'agissait d'un petit montant ne dépassant pas $5,000 il n'était pas nécessaire que le ministre soumette la demande à ses collègues au conseil; si elle dépassait ce montant il devait obtenir un décret du conseil.

C'est le système en vigueur dans tous les services publics. Dans le département

des Travaux publics, par exemple, vous n'avez pas le droit d'excéder ce montant de $5,000, à moins d'y être spécialement autorisé par le budget ou par un décret en conseil.

M. JACOBS: Sauf dans le département de la Marine.

L'hon. M. LEMIEUX: Sauf dans les cas d'urgence, et nous connaissons tous les dispositions de la loi relative à la vérification des comptes publics. Je ne vois donc pas pourquoi le Gouvernement, quand il avait à son service depuis la confédération un certain nombre de fonctionnaires compétents, a jugé nécessaire de débourser cette forte somme de $90,000 pour le maintien de cette commission étrangère, surtout après que le Parlement eut refusé à deux reprises différentes d'autoriser la création de ce corps.

Je me rappelle fort bien que même certains honorables députés de la droite se sont énergiquement opposés à la création de cette commission des achats. En dépit de ces rebuffades, le Gouvernement après s'être vu refuser l'autorisation de le faire à la dernière session, a créé une commission des achats. Or, je suis prêt à admettre que durant la guerre, alors qu'on ne regardait pas à la dépense du moment qu'il y avait urgence et qu'on n'avait pas le temps de chicaner sur les prix, puisque la célérité constituait l'essence même de toutes les entreprises, la création d'une pareille commission a eu sa raison d'être dans les circonstances. Pour ce qui est du personnel de cette commission des achats de guerre, je le répète, je n'ai rien à redire; cependant à la conclusion de la paix, les départements du service civil ont repris l'exercice de leurs fonctions naturelles, les choses sont revenues à l'état normal, de sorte qu'il était du devoir du Gouvernement de mettre un terme aux dépenses de cette nature.

C'était évidemment là le désir du Parlement, puisqu'à deux reprises différentes, l'ex-président du Conseil privé a insisté énergiquement pour faire adopter ce crédit et obtenir en même temps l'autorisation de créer cette commission. Mais le Parlement a refusé. Les représentants du peuple ont refusé carrément d'autoriser cette nomination. J'ai donc raison d'affirmer que le Gouvernement manque de confiance par ses propres amis. J'irai plus loin que cela encore, et je dirai que le Gouvernement a manqué de confiance envers le Parlement dont il a méprisé l'autorité. Je n'éprouve donc pas la moindre hésitation à proposer l'abolition de cette dépense et je propose de fait que cet item soit rayé du budget.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Je ferai observer que personne n'a le droit de proposer une motion à l'effet de biffer tel ou tel crédit.

L'hon. M. BELAND: Pourquoi? L'Orateur suppléant a décidé, après avoir invoqué l'autorité May, qu'une feuille et un tableau devraient être annexés à la résolution, spécifiant toute et chacune des sommes pour chaque département. Cette décision comporte donc que le Parlement a la permission de discuter n'importe lequel de ces item particuliers énumérés dans la liste qui devrait être annexée à la résolution; or, si nous admettons que la Chambre a le droit de discuter chaque item qui apparaît sur cette liste, il va de soi que nous avons également le droit de proposer de diminuer ou de biffer entièrement tel ou tel crédit.

Mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) a donc parfaitement le droit, à mon sens,—droit qui concorde avec la décision qu'a rendue tout à l'heure M. l'Orateur suppléant—de proposer qu'un sixième de la somme inscrite au budget principal pour le maintien de la commission des achats, soit rayé. Je tiendrais à obtenir une décision de votre part à ce sujet.

M. le PRESIDENT: Une proposition de cette nature est une motion de rejet purement et simplement, que personne n'a le droit de présenter, en vertu des règlements parlementaires.

M. LAPOINTE: Avant que vous ne rendiez votre décision, M. le président, je désirerais ajouter quelques mots sur la question de règlement.

Je me rends parfaitement compte que si nous proposions de biffer la résolution en entier, le tout se résumerait à une motion de rejet. Or, tel n'est pas l'effet de la proposition de mon honorable ami de Maisonneuve. La résolution est générale. Elle nous demande de voter en bloc une somme de $70,000,000. L'honorable député de Maisonneuve demande de son côté qu'on retranche une somme de $80,000 sur ce montant de $70,000,000. Certes, il ne s'agit plus d'une motion tendant à faire rejeter la résolution en entier, puisque le président a spécifié dans la décision qu'il a rendue que nous serions tenus de faire une proposition distincte chaque fois que nous demanderons de faire rayer l'un des item énumérés dans la résolution.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député n'est guère au fait suivant moi de la question en délibération. Pour nous faire une idée juste de la situation, nous devons nous rendre compte de la coutume suivie en réalité, du sujet en discussion, quel crédit il s'agit d'adopter et quelles seront les conséquences de ce vote.

En premier lieu, par l'adoption de ce crédit, nous ne récusons, approuvons ou endossons nullement un seul des item inscrits au budget. Tous les crédits restent sujets à discussion.

Je citerai la coutume qui a été généralement suivie au Parlement canadien. A la page 5595 du hansard de 1903, je relève les paroles suivantes du ministre des Finances de l'époque:

> Je propose que le Parlement nous accorde un sixième de la somme que représente le total des crédits. L'effet de cette procédure sera de mettre à notre disposition des subsides qui nous permettront d'administrer les affaires publiques pendant une couple de mois.
>
> Toutes les choses qui peuvent se discuter à l'occasion de ces crédits restent, bien entendu, devant la Chambre, et nous aurons à en faire l'examen article par article pour obtenir les quatre autres cinquièmes du budget. La marche que nous proposons à la Chambre de suivre dans le moment ne restreint, par suite, d'aucune manière le débat le plus libre et le plus entier. Elle facilite simplement le vote de sommes dont la nécessité se fera vivement sentir d'ici à la fin du présent mois.

Sur ce, le chef de la gauche de l'époque dit:

> La seule question qui me vienne à l'idée est de savoir quel va être l'effet de cette résolution sur les articles de dépense que l'on pourra vouloir faire retrancher par une motion, ou encore sur les articles que l'on pourrait vouloir abandonner.

C'est le plus loin que l'honorable député ait jamais été. Le ministre des Finances a dit:

> J'avoue que ce serait une critique utile et, si l'on me signale un crédit susceptible de faire l'objet d'un débat, je le retrancherai de la présente motion; mais au cas où une motion serait faite plus tard, elle s'appliquerait aux quatre cinquièmes.

M. CAHILL: Cela est fondé sur des suppositions.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La supposition d'un débat le plus libre sur chacun des articles de dépense.

M. JACOBS: Pourquoi sommes-nous ici?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pour assurer l'exécution des services publics, et trouver l'argent qui leur est nécessaire. Il y a eu cette année dix fois plus de discussion que jamais auparavant.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra-t-il de dire que, s'il discutait ce point en tenant compte de la décision du président, il est probable qu'il changerait d'avis. Ce que je demande dans le moment au comité c'est de bien vouloir omettre certaine somme spécifiée de la liste que l'on adjoindra, je suppose, à la motion faite tantôt par mon honorable ami. Supposé que la mienne soit déclarée irrégulière, mon honorable ami doit comprendre qu'un vote aura lieu dans le cas du sixième d'un crédit que je demande à faire complètement omettre. Cela est-il logique? Je m'oppose absolument au vote de cette somme qui donne vie à une commission et à un corps dont l'existence a été refusée deux fois déjà par ce parlement. Le vote aujourd'hui d'un sixième de la somme de $80,000 serait l'admission du principe et je commettrais plus tard un illogisme en commentant et en proposant son omission. Toujours est-il que mon honorable ami ne se conforme pas à la décision du président, qui la fonde sur ce que dit May à la page 479, qu'il cite:

> La motion indique quelle est la somme totale requise, et les diverses sommes exigées par chaque département et qui composent ce montant sont indiquées dans une annexe attachée à la résolution. Alors la question posée par le président suit les termes de la résolution et soumet la somme totale à la décision du comité. A la suite de cette question, les amendement peuvent être proposés tendant à la réduction de tout le crédit ou à la réduction ou à la disparition des item qui composent le crédit.

Avec tous les égards dus à mon honorable ami, je dois dire qu'en proposant l'omission de cet article 325, je ne fais que me conformer à la décision rendue par le président du comité, puisque, si je vote maintenant un sixième sans que l'on m'accorde le privilège que dans les circonstances ordinaires on ne pourrait me refuser, il sera inutile plus tard de discuter la chose sous une forme quelconque.

M. EDWARDS: L'honorable député prétend-il que, dans le cas où il voterait ce sixième provisoire, il serait empêché plus tard de proposer la radiation de tout cet article de dépense.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, quand le sixième sera voté.

M. EDWARDS: La chose s'est faite de temps immémorial. Lorsque j'étais dans l'opposition, le vote a eu lieu chaque année d'un crédit provisoire et je sais que des articles de dépense ont plus tard été omis en entier ou réduits. Il me serait possible de mentionner des articles à l'égard desquels cela s'est fait.

L'hon. M. LEMIEUX: Après le vote de ce sixième viendra un projet de loi basé sur la résolution. Il sera sanctionné par Son

Excellence le Gouverneur général; ce sera ensuite la loi du pays et nulle puissance au monde ne pourra en retrancher ce sixième à l'égard duquel on m'aurait nié le droit de proposer un amendement. La somme sera votée, et il en pourra être fait ce qu'il plaira au Gouvernement. Je m'oppose, non pas à tout le crédit, car il faut bien reconnaître qu'il ne saurait y avoir d'interruption dans le service de Sa Majesté; je m'oppose, dis-je, à cet article spécial, de même que l'a fait mon honorable ami de Simcoe (M. Currie). Je me demande si à la dernière session, mon honorable ami ne s'y était pas opposé. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) l'a certainement fait, de même que plusieurs autres membres de la droite. Ce n'est donc pas une opposition factieuse.

M. EDWARDS: Absolument.

L'hon. M. LEMIEUX: Non pas.

M. EDWARDS: Mon honorable ami fait opposition. . .

L'hon. M. LEMIEUX: A un seul item.

M. EDWARDS: Et l'honorable député qui siége derrière lui, s'oppose à un autre item. Chacun contribue donc ainsi, durant un mois s'il le faut, à empêcher le vote des douzièmes provisoires. Pure obstruction et pas autre chose que tout cela.

M. BUTTS: L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) est avocat—comme moi peut-être, c'est-à-dire pas beaucoup. Cependant, il doit connaître cette vieille formule: "l'omnipotence du Parlement."

Une VOIX: Où avez-vous pris cela?

M. BUTTS: Dans Blackstone. Qu'importe que nous ayons tort ou raison de voter un crédit ce soir? Le Parlement est omnipotent.

M. le PRESIDENT: Je serais disposé à modifier, pour la satisfaction de tous, le texte de la proposition d'amendement; elle fut présentée par le député de Maisonneuve, avant mon entrée dans la Chambre et elle avait pour objet de faire biffer de l'annexe du bill le crédit n° 325. Comme l'a dit, l'honorable député qui occupait alors le fauteuil de la présidence, elle n'était pas strictement correcte, car elle retranchait du crédit $80,442.96, tandis que son auteur ne voulait retrancher qu'un sixième de ce montant, ce qu'il a parfaitement droit de faire.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est bien cela.

M. le PRESIDENT: Je suggérerais que la proposition fût conçue en ces termes:

Que le total mentionné dans le projet de résolution soit réduit de la somme de $13,407.16, qui est un sixième du montant de l'article n° 325 concernant les appointements et dépenses casuelles du personnel de la commission des achats, et que ledit item ne soit pas compris dans l'annexe dudit projet de résolution.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela répond à mon intention. Je n'avais pas fait le calcul, mais j'ai certainement dit que ma motion avait pour objet de réduire cet item d'un sixième.

L'hon. M. BELAND: J'ai fait ce calcul et j'ai trouvé, comme M. le président, que le sixième est de $13,407.16. Quant à l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) il me paraît avoir tard de prétendre que ces $13,000 une fois votés, si, plus tard, quand il s'agira de l'item n° 325, du montant de $80,442.96, un député propose qu'il soit biffé et obtient l'appui du comité à cette fin, le montant de $80,442.96 se trouvera biffé du chapitre des dépenses publiques.

Je m'explique. On veut faire voter un sixième du budget total. Ce sixième correspondra à deux mois de l'exercice commencé le 1er avril. Si la session durait jusqu'en juillet et que le crédit en question fût soumis au comité en juillet, n'est-il pas probable que les $13,407.16 que nous aurions votés ce soir pourraient être alors dépensés? Comment mon honorable ami pourrait-il faire rentrer cet argent dans la caisse publique après que le ministre aurait été autorisé en vertu d'un bill adopté ce soir, à le dépenser? Il ne le pourrait aucunement, les $13,000 auraient été dépensés, voilà tout.

M. EDWARDS: A cela je réponds qu'en votant un sixième du total des subsides on ne met pas chaque montant à part. Si on le mettait et si l'on appliquait le vote à chaque crédit, mon honorable ami aurait raison. On vote un sixième du total et, si j'ai bien compris M. le président, cela n'empêche personne de biffer subséquemment, en tout ou en partie, un article quelconque du budget.

M. STEVENS: Ce montant concerne surtout les appointements des employés et fonctionnaires de cette commission. Il y a deux semaines que l'exercice actuel est commencé et nous n'avons pas d'argent pour leur payer leurs appointements pour ces deux semaines. Cette institution s'occupe d'affaires. L'adoption de cette proposition d'amendement signifierait que nous refusons des subsides destinés à opérer la compensation de montants déjà dépensés pour ainsi dire, et que nous fermons cette institution dès à présent. Par les mots "déjà dépensés", je veux dire que ces fonctionnaires ont rendu au pays des ser-

vices qui sont restés sans rétribution. Voilà pour cette partie de la question. Sans vouloir prolonger la séance du comité, je dirai que je suis tout en faveur de ce département des achats, dont je vais démontrer la valeur par une couple d'exemples. Je n'ai pas ici, aujourd'hui, la source de renseignements que j'avais dans une autre circonstance.

Ainsi, prenons la question de l'achat des fournitures de lit. Je crois savoir que quelques-uns de mes honorables amis déclarent qu'ils ne veulent pas d'une discussion générale de ce crédit; mais, vu l'opposition à laquelle il est en butte, j'ai le droit d'exprimer mon opinion pour l'appuyer. Je ne veux pas qu'on biffe ce crédit, pour les raisons déjà mentionnées et pour cette autre raison: que cette commission a rendu de bons services, qu'elle a fait économiser un joli denier au pays, et que, si ce crédit était examiné comme il convient, nous pourrions avoir des renseignements complets sur ce point. Avant que le comité adopte cet article du budget, nous devrions avoir sous les yeux tous les renseignements concernant la valeur des services de la commission. Pour ces motifs, je suis en faveur de l'adoption d'un sixième du crédit destiné aux dépenses de la commission jusqu'à ce jour et de maintenir cet article jusqu'à ce qu'il soit mis en délibération.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami dit qu'il approuve le corps qu'on appelle la commission des achats. Je respecte son opinion; mais, malheureusement, il faisait partie de la minorité et le ministère a jugé bon de ne pas faire cas de la volonté du Parlement, volonté qui a été exprimée pendant deux sessions différentes. "Les pauvres employés attendent leurs appointements", dit mon honorable ami. J'ai beaucoup de sympathie pour eux; mais c'est le ministère qui est en faute. Pourquoi n'a-t-il pas tenu compte de la volonté du Parlement et pourquoi a-t-il créé ce corps, en dépit du Parlement, en dépit de l'avis exprimé des deux côtés de la Chambre, et ce, immédiatement après la session. L'autorité du Parlement est suprême. Le représentant de Cap-Breton-Sud-et-Richmond disait tantôt que le Parlement est tout-puissant. Cette expression ne me plaît pas mais admettons que c'est la bonne. Dans le présent cas le Parlement n'a pas été tout-puissant; on n'a pas tenu compte de sa volonté.

M. BUTTS: L'opposition était faible.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministère s'est substitué au Parlement et il a créé ce corps. J'ai beaucoup de sympathie pour les employés de la commission, qui, comme le dit mon honorable ami, attendent leurs appointements; mais le pays a droit au respect. Les membres des deux côtés de la Chambre représentent les électeurs de ce pays; nous avons été envoyés ici pour contrôler les dépenses du ministère qui ne peut pas débourser un seul sou sans que le Parlement lui ouvre un crédit. Dans deux circonstances, le Parlement a refusé d'accorder la somme destinée à l'établissement de ce corps.

Le très hon. M. DOHERTY: Un crédit a été ouvert, l'an dernier.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais il avait pour objet de faire face à une situation que créerait le Parlement. Une somme a été inscrite au budget; mais un projet de loi a été déposé en même temps, et ce projet a été combattu des deux côtés de la Chambre et il a enfin été retiré. Néanmoins, aussitôt après la prorogation et après le départ des députés, le ministère s'est arrogé le droit de créer cette commission, sans tenir compte de la volonté de la Chambre.

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député ne voudrait pas, j'en suis sûr, tromper personne à dessein. Le Parlement a accordé cette somme d'argent après avoir su qu'une loi ne serait pas adoptée pour le corps absolument différent qui, je l'ai rappelé, a été expliqué en ce temps-là, comme il l'a été depuis. Quand l'honorable député persiste à dire que cette commission a été établie en dépit de la volonté du Parlement, il continue à confondre deux choses entièrement différentes; l'une dont le Parlement a déclaré ne pas vouloir, et l'autre aux besoins de laquelle il s'est dit prêt à pourvoir—une chose qui enlevait à l'excutif toute autorité pour la confier à un corps établi par une loi, et une chose absolument différente qui, laissant l'autorité et la responsabilité à l'exécutif, lui permettait d'avoir des agents convenables pour aider à l'accomplissement de cette besogne.

Que le principe de cette commission soit bon ou mauvais, le Parlement pourra le discuter, lorsqu'il s'occupera des autres cinq sixièmes. Qu'est-ce que l'amendement de l'honorable député nous demande de faire? Il nous engage à dire que ces commis et ces employés—qui travaillent dans un service établi au sujet duquel nous ne pouvons pas compter examiner avant quelque temps le crédit affecté à cette dépense, et qui continuerait nécessairement à travailler entre temps—travailleront pour rien

pendant deux mois. Le Parlement sera en mesure de se prononcer sur tout le principe, lorsque nous nous occuperons des cinq sixièmes. Il ne me sourit pas de suggérer que, avant que nous venions à examiner tout le principe et à nous prononcer à son sujet nous devrions priver de deux mois d'appointements ces personnes qui, dans l'intervalle, poursuivront leurs travaux.

Il nous faut juger les choses raisonnablement et nous rendre compte de la situation, quelle que soit notre manière de voir quant à la procédure à suivre, chose certaine, le pire qui pourrait arriver au sujet d'aucun de ces crédits, c'est que la dépense pourrait être faite pendant deux mois, quand même le Parlement déciderait finalement de ne pas continuer cette entreprise. Et comme dans la circonstance présente ce qui pourrait arriver de pis serait que les fonctionnaires qui ont fait deux mois de travail seraient payés pour deux mois,—même si le Gouvernement décide de ne pas continuer ce travail à l'avenir—je soumets au bon jugement de la députation que le moment opportun pour décider la question c'est lorsque vous étudiez le crédit total et lorsque vous pouvez la régler une fois pour toujours, et qu'il ne faut pas essayer de le faire lorsqu'il n'est question que d'un vote de deux mois d'appointements pour ces employés.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne pense certainement pas que je voudrais représenter les faits sous un faux jour?

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est ce que j'ai conclu de l'argument de mon honorable ami, il y a quelques instants.

Le très hon. M. DOHERTY: Je pense que l'honorable député comprend mal les faits.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne les ai pas mal compris, et je suis assez jeune pour avoir une bonne mémoire. Je dis donc à mon honorable ami que durant la guerre le Gouvernement a institué une commission en vue de l'achat des divers équipements qui étaient nécessaires, et afin d'examiner certaines adjudications relatives à la guerre. Cette commission était présidée par sir Hormisdas Laporte. Lorsque la commission eut terminé son œuvre, à la fin de la guerre, elle fit un rapport demandant au Gouvernement d'être nommée en permanence, disant que ce serait une excellente idée que d'avoir une commission d'achats permanente. Cette idée a été incorporée dans un projet de loi, lequel a été proposé par le président du Conseil privé d'alors (M. Rowell). Mais elle a été combattue vigoureusement par les honorables députés des deux côtés, et la mesure a été retirée. L'an dernier, il a été décidé de présenter de nouveau le projet de loi dans lequel était incorporé précisément le programme mentionné il y a un instant par mon honorable ami, et, présumant que cette fois le Parlement ne s'opposerait pas à cette loi, on a placé un certain montant dans les prévisions budgétaires aux fins de cette organisation. Mais le Parlement—avec une persistance que je ne puis qu'admirer—s'y est encore opposé, et la députation a été ferme dans ses objections. Je vois que mon honorable ami de Dufferin (M. Best) hoche la tête, n'empêche qu'il était un de ceux qui s'y sont opposés —en effet, il y a plusieurs du côté ministériel qui ont fait de même. Les divers ministres du Gouvernement n'ont-ils pas l'autorité nécessaire pour contrôler les dépenses de leur ministère, et n'ont-ils pas assez de confiance en leur probité personnelle pour exercer ce contrôle? Pourquoi ont-ils besoin d'une organisation extérieure comme celle-ci pour acheter l'approvisionnement nécessaire pour le département et pour surveiller les actes des employés? Il y a dans chaque département le mécanisme voulu pour la surveillance des achats d'approvisionnement et d'équipement, et il n'y a aucune nécessité d'une organisation semblable. Monsieur le président, nous ne saurions comprendre comment le ministre de la Justice puisse ainsi expliquer ce crédit, vu le retrait du projet de loi; il croit nous faire comprendre, à sa manière, que c'est là une tout autre organisation que celle qui avait été projetée l'année dernière et l'année précédente. Je vois devant moi d'honorables députés qui se sont opposés à ce projet, et je crois en leur mémoire et à leur honneur à ce sujet. Ce crédit n'est-il pas un moyen de sortir de l'impasse dans laquelle l'ancien président du conseil privé s'est trouvé après son expérience, lors des deux dernières sessions parlementaires? Il n'a pas réussi à faire adopter cette loi parce que les députés ministériels s'y sont objectés tout autant que ceux de l'opposition. Et cependant le Gouvernement nous revient avec ce projet. Il a ignoré et méconnu l'opinion de la députation, mais il nous dit maintenant: "Il vous faut adopter cet item de crédit parce que nous avons décidé par décret de conseil de créer cette commission malgré que vous vous y objectiez". J'ai une trop haute opinion de l'autorité parlementaire pour m'attendre au succès d'un projet semblable. Je prétends que le Parlement est maître suprême dans cette

question, et nous avons le droit de dire maintenant si nous approuvons ce programme. Je dirai même que si nous votons un sixième des prévisions budgétaires nous nous engageons au programme même que le Parlement a opposé l'an dernier.

Réduisons donc cet article d'un sixième et le Parlement aura exprimé son opinion sur la nécessité d'imposer cette commission au pays alors que tous demandent l'économie à grands cris. Mon très honorable ami ne me croit peut-être pas sincère, ce que je n'espère pas, parce que, étant donné ce qui passe à l'extérieur, et d'après les nouvelles qu'il peut recevoir, non seulement du Canada mais de l'Angleterre, il doit se rendre compte que notre grand pays est aujourd'hui dans une situation précaire. Comment donc! monsieur le président, nous sommes à un tournant où il ne faut pas seulement parler d'économie, mais la pratiquer. Nous avons un paiement échu et impayé à Londres . . .

L'hon. M. REID: Du tout.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, ce paiement ne dépendait pas de l'arbitrage relatif au Grand-Tronc. Je me rappelle bien de la loi adoptée par le Parlement, et ce paiement des coupons du Grand-Tronc ne dépendait pas de l'arbitrage actuel. Et cependant, on refuse de payer les actionnaires de cette compagnie, bien que le paiement ait été garanti par le Dominion. On dit que le trésor n'a pas d'argent pour faire face aux obligations du Canada. Je ne le crois pas, mais, quoi qu'il en soit, dans les circonstance, n'est-il pas temps de ne pas nous contenter de parler d'économie mais de la pratiquer tout aussi bien? Le ministre des Finances ne devrait pas seulement faire des économies dans le sens ordinaire du mot, mais se décider à une économie des plus rigoureuses.

On croirait que nous vivons dans les limbes. Nous nous sommes tellement faits à l'idée de millions et de milliards, depuis quelques années, que nous avons perdu tout sens des proportions et que le pays se trouve en présence d'impôts écrasants. Si vous ne réduisez pas les dépenses inutiles, comme dans ce cas-ci, comment demanderez-vous aux contribuables de se saigner à blanc? Ils se sont laissés imposer, l'an dernier, et ils sont prêts à le faire de nouveau, pourvu qu'il y ait des raisons. Mais quel membre du ministère pratique l'économie, au lieu de la prêcher tout simplement? Jetez un coup d'œil sur la masse de crédits que l'on veut nous faire voter; ils sont renversants. Nous passons notre temps à nous regarder les uns les autres, nous efforçant de nous détourner des gigantesques engagements du pays, et personne n'applique la serpette. Pourquoi ne pas commencer par cet appendice inutile des divers départements de l'administration?

M. NICHOLSON (Algoma) : Je voudrais approuver l'idée qu'il est impossible au comité avec les renseignements qu'il possède actuellement, de discuter ces articles utilement. Si nous acceptions cet item, nous aurions nécessairement le droit de discuter tous les autres de la même façon.

On s'est demandé si, en votant un sixième des crédits, nous nous engagions envers le tout. Les honorables députés de l'opposition ont dit que nous ne pouvons raisonnablement proposer de réduire un seul article si nous adoptons ce sixième ce soir. Mais, je rappellerai aux honorables députés que, le 30 juin dernier, comme on le verra dans le hansard, le leader de l'opposition, lorsque le comité des subsides discutait un item de $6,500,000 du département de la Milice au sujet de la troupe permanente, a proposé de réduire l'item d'un million. Avait-il le droit de le proposer ou non? Sans vouloir donner mon avis sur la coutume parlementaire, d'après le bon sens, l'honorable député aurait eu droit d'agir ainsi, et cependant des crédits intérimaires avaient été votés sous ce chapitre aussi bien que sous d'autres. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, le leader de l'opposition, après cette date, l'an dernier, a proposé de réduire plusieurs autres articles des crédits. Je présume qu'il fera la même chose cette année, et il aura droit de le faire. Il y a des item que les honorables députés peuvent désirer étudier minutieusement et même critiquer, et ils ne le peuvent que lorsque le ministre et les fonctionnaires du département intéressé sont ici pour expliquer la nécessité et la nature du crédit demandé. De nouveau, je répète que si l'on a raison de ne pas changer ou réduire un item parce que nous votons ce crédit intérimaire d'un sixième, alors le comité ferait aussi bien de voter ce sixième et quitter la Chambre, parce qu'il est inutile de discuter les crédits sous aucune forme.

L'hon. M. BELAND: Je ne comprends pas du tout l'argment de l'honorable député. Nous n'avons jamais prétendu que nous ne pourrions proposer plus tard de biffer cinq cinquièmes du montant total. Nous le pouvons, naturellement, parce que cinq cinquièmes n'ont pas été votés. Mais nous soutenons que, dès que nous avons

sanctionné un sixième et qu'il est dépensé, mon honorable ami ne dira pas qu'il peut être rayé.

Telle est la question que nous soulevons.

M. CURRIE: Là n'est pas la question.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami dit qu'il sera possible plus tard par voie de motion de rayer une certaine somme ou une partie d'un article. Nous savons cela. Nous avons l'exemple cité par mon honorable ami, ou le chef de l'opposition fit motion l'année dernière à l'effet de réduire de 1 million de dollars un crédit dont le chiffre tel que mentionné par mon honorable ami, était de 6 millions. Il n'y a pas d'objection à cela, et nous n'avons jamais prétendu le contraire. Le chef de l'opposition pouvait proposer de réduire de 5 millions les 6 millions, parce que les 5 millions n'avaient pas encore été votés; mais quant au sixième million, il n'aurait pas pu proposer de le réduire ou de le rayer parce qu'il avait probablement alors été dépensé. Mon honorable ami saisit-il la différence?

Le très hon. M. DOHERTY: D'après la manière d'agir que l'on adopte je vois clairement l'objet que l'on a en vue; et tandis que je respecte la sincérité de mon honorable ami, il me semble très manifeste que le résultat véritable de cette méthode de traiter une motion demandant une fraction des crédits si ce n'est pas le but réel, serait d'empêcher l'adoption de cette motion en temps utile. Si les honorables députés persistent à ignorer ce qui est clair au-delà de tout doute possible, savoir, qu'aucun principe ne saurait en souffrir même après l'adoption du crédit provisoire d'un sixième, et que toute motion de subside et le principe sur lequel elle est appuyé restent assujettis à la discussion de tout intéressé...

M. ARCHAMBAULT: L'honorable ministre me permettra-t-il une question? Si nous votons ce sixième, pour cette commission des achats, par exemple, qui est de 13,000 dollars, le Gouvernement aura-t-il le droit de dépenser ces 13,000 dollars?

Le très hon. M. DOHERTY: Certainement il aurait le droit de dépenser ces 13,000 dollars, ce qui entraînerait cette terrible conséquence...

M. ARCHAMBAULT: Me permettra-t-il une autre question?

(Protestations.)

Le très hon. M. DOHERTY: Je n'entends pas me soumettre à un interrogatoire.

M. RINFRET: Vous ne pouvez vous y refuser.

M. ARCHAMBAULT: Nous sommes en comité.

Le très hon. M. DOHERTY: L'honorable député dit que je ne saurais m'en tirer. Je jouis d'un tempérament assez égal et ma patience est grande...

M. JACOBS: Ecoutez.

Le très hon. M. DOHERTY:...mais je suis en face d'une opposition qui peut fatiguer même ma patience, quand il devient si parfaitement évident qu'il s'agit de faire échec à l'objet de la motion. La motion n'a de valeur que si elle est promptement adoptée. La seule chose qui la justifie c'est que nous avons à agir immédiatement, au risque même de payer les salaires de quelques hommes pendant un mois ou deux, tandis que nous pourrions décider plus tard d'abolir leur emploi. On nous demande de prendre ce risque. Pourquoi? Parce que les affaires publiques doivent être administrées, et parce que nous avons des précédents qui datent de temps immémorial. Sessions après sessions ont été votés des crédits provisoires de cette nature, sans qu'ils eussent à subir d'amputation ou qu'on ait essayé de réduire certains articles en particulier; et la chose était jugée nécessaire au point d'appeler le consentement unanime. Or, devant ces faits, j'ai l'honneur de proposer, monsieur le président, le renvoi du débat.

M. PARENT: Le vieux truc.

M. le PRESIDENT: L'honorable M. Doherty propose que le renvoi de la discussion de la résolution proposée. Plait-il au comité d'adopter cette motion?

(La motion est adoptée.)

M. LAPOINTE: Si j'entends bien, on nous empêche de poser des questions sur le budget anticipé.

M. le PRESIDENT: La motion du ministre de la Justice n'est pas sujette à discussion d'après la nouvelle règle 17a.

M. RINFRET: C'est une question à débattre.

M. LAPOINTE: Est-ce là traiter le Parlement comme il convient.

M. RINFRET: C'est le bâillon.

L'hon. M. LEMIEUX: Et que devient mon amendement?

M. le PRESIDENT: Quand la résolution reviendra devant le comité on décidera de l'amendement.

M. LAPOINTE: Ce coup de force ne profitera pas au Gouvernement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre!

M. RINFRET: Les tories sont au pouvoir.

M. ARCHAMBAULT: Les Allemands sont arrivés.

L'hon. MACKENZIE KING: Monsieur le président, me permettra-t-on une question?

M. le PRESIDENT: Le chef de l'opposition demande qu'on lui permette de poser une question au Gouvernement. Strictement parlant, il n'aurait pas le droit de le faire, vu qu'aucune résolution n'est maintenant à l'étude, mais je suis certain que le comité sera unanime à lui accorder ce privilège.

Quelques DEPUTES: Adopté.

L'hon. MACKENZIE KING: Je demanderais à mon très honorable ami si le Gouvernement est obligé d'une façon ou d'une autre de faire ces paiements, avant la fin de ce mois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pourrais peut-être donner quelque renseignement que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) sera, sans doute heureux d'obtenir. Il dit que nous méconnaissons nos responsabilités sur le marché monétaire anglais. Nous voulons être en état d'y faire honneur. Il a manifesté beaucoup d'anxiété de ce que la bonne réputation du Canada souffre en Angleterre. Je puis dire à mon honorable ami aussi qu'au comité qu'en réalité, les paiements sur la place de Londres doivent s'opérer d'ici deux jours. Ce crédit supplémentaire nous permettra de les opérer.

Canaux.—Travaux neufs, canal maritime de Welland, $5,000,000; Canal de la Trent, travaux neufs et améliorations, $339,000.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre nous fera-t-il connaître la nature des travaux exécutés, cette année au canal maritime de Welland?

L'hon. M. REID: Quatre entrepreneurs y ont travaillé au cours des trois ou quatre dernières années.

M. ARCHAMBAULT: A-t-on adjugé l'entreprise par voie d'adjudication publique, et dans l'affirmative, quels étaient les chiffres des soumissionnaires?

L'hon. M. REID: Les entreprises premières furent adjugées par voie d'adjudication et de concurrence, mais peu de temps après que la guerre eut éclaté, ces contrats furent annulés. L'année dernière, les fonctionnaires du département n'ont pas cru qu'il fut dans l'intérêt public de demander des soumissions, vu le coût élevé de la main-d'œuvre et des matériaux, et les entreprises furent concédées en régie intéressée, les travaux pouvant être interrompus en aucun temps, mais pas plus tard que le 31 décembre dernier. A cette dernière date, nous avons prolongé la durée du contrat jusqu'en 1921, sur le même pied. Lorsque nous avons décidé d'en agir ainsi, en janvier dernier, nous avons cru qu'il vaudrait infiniment mieux, si nous le pouvions, faire exécuter les travaux après appel de soumissions. Les fonctionnaires du département reçurent donc instruction de préparer les plans et d'inviter la concurrence le plus tôt possible. Les plans étaient prêts pour la section cinq et trois soumissions ont été reçues, jeudi dernier.

L'hon. M. BELAND: Le ministre a-t-il dit qu'il y avait cinq sections ou quatre?

L'hon. M. REID: Non. Il y a en tout neuf sections, mais avant la guerre, on avait demandé des soumissions et arrêté des conventions pour les sections 1, 2, 3 et 5, conventions qui furent annulées plus tard, comme je l'ai dit, et l'on a permis aux entrepreneurs de continuer sous le régime de la régie intéressée. Nous avons reçu des soumissions pour la section 5, jeudi dernier et, demain ou après demain, un décret du conseil accordant l'entreprise sera adopté. Les trois autres sections sur lesquelles le travail se continue sous le régime de la régie intéressée seront adjugées par voie de publicité et de concurrence, d'ici quelques jours, aussitôt que les fonctionnaires du département pourront établir les plans et devis.

M. ARCHAMBAULT: Quels sont les noms des entrepreneurs actuels?

Le très hon. M. DOHERTY: Si l'honorable député veut me permettre de l'interrompre, on m'a laissé entendre qu'après la longue séance de la nuit dernière, nous ne devrions pas prolonger indument celle de cet après-midi. Quoiqu'il en soit, avant de proposer que le comité lève sa séance, je désire, monsieur le président donner l'avis suivant:

Qu'à la prochaine séance du comité des subsides, je proposerai que la suite de l'étude de la résolution n° 318, telle qu'elle apparaît à la page 49 du budget supplémentaire de l'exercice en cours et que la suite de la discussion du projet de résolution proposée ce jour relative aux crédits provisoires ait la priorité sur toute autre question soumise au comité, jusqu'à achèvement final.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures et trois quarts.

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

Accise: Impôt sur les bénéfices des établissements frigorifiques, 622

Adams (Le capitaine), 921, 1265

Administration:
- Compagnies particulières (Administrateurs de), 2277
- Dépenses des ministres et fonctionnaires, 857
- Formules françaises pour chambres de commerce, etc., 2873, 3377, 3432
- Inspection des compteurs et usines à gaz, 623, 2997
- Organisation de départements, 4628
- Protections politiques (Régime des), 807
- Recensement (Fonctionnaires du), 613
- Recensement (Commissaires du), 1158
- Statistique (Loi sur la), 3059

Affaires extérieures:
- Commission des eaux limitrophes, 1095
- Contribution du Canada à la Société des nations, 2407
- Convention commerciale avec les Antilles, 2301
- Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2084
- Convention commerciale avec la France, 2172, 2200, 2242
- Cour permanente de justice internationale, 2142, 2762, 3066
- Eaux du lac Michigan, 2274
- Indemnité de guerre du Canada, 659
- Indemnité de guerre allemande, 3642
- Mouvements des troupes alliées en territoire allemand, 613
- Réclamations pécuniaires, 1858
- Réclamations contre l'Allemagne, 4606
- Représentation canadienne aux Etats-Unis, 687, 2429
- Traité d'extradition, 2742, 3800
- Traité d'extradition avec les Etats-Unis, 3376

Affaires indiennes:
- Commissaire indien, 985
- Indiens du Nouveau-Brunswick, 4573
- Ontario et Québec, 2220
- Réserves indiennes, 2216
- Réserve des Indiens du Sang, 1858, 2144, 2426, 2673

Agriculture:
- Antilope (Elevage de l'), 1160
- Appointements, 4585

Agriculture—*Suite.*
- Bétail canadien en Grande-Bretagne, 580, 719, 1096
- Bétail canadien, distribution d'animaux, 1263
- Beurre, 858
- Boîtes à fruits, 4174
- Bureau impérial des ressources minérales, 4570
- Concessions de homesteads, 2558
- Denrées alimentaires, 1378
- Engrais chimiques, 1533, 2280
- Enquête sur les grains, 1710, 2679
- Entrepôts frigorifiques, 1060
- Epidémies et insectes nuisibles, 1049
- Epizooties, 1071, 2994, 3063
- Expositions agricoles, 1265
- Fléau de sauterelles, 856
- Fourrages et aliments pour le bétail, 986, 1660, 2741
- Grain canadien, 621
- Hygiène des animaux, 4578, 4584
- Industrie laitière, 1058, 4508
- Inspection de fruits, 1064
- Loi de chasse du Nord-Ouest, 4568
- Oiseaux migrateurs (Convention relative aux), 2943
- Parcs nationaux, 4567
- Placement agricole des soldats, 689
- Pommes (Exportation de), 1537
- Production de fraises, 4166
- Produits de l'érable, 2610, 2942
- Produits laitiers, 3820
- Protection des forêts, 4566
- Station agronomique de Fredericton, 1157
- Tabac, 1264
- Troupeau de guerneseys, 2740
- Uniformité des pièces de machinerie, 599

Alderson (Geo. B.), réclamation, 2321

Ames (Sir Herbert B.), démission, 1093, 1322

Anderson (A. H.), 752

Anderson (Robert King) (Halton):
- Discours du trône, 242
- Discussion du budget, 3405
- Loi des produits alimentaires, 986
- Voirie d'Ontario, 4318

Andrews (George William) (Winnipeg-Centre):
- Conférence des premiers ministres, 2733
- Discours du trône, 481
- Logements ouvriers, 1178

Andrews (George William)—*Suite.*
Margarine, 3942
Marine et chemins de fer de l'Etat, 1843
Représentation proportionnelle, 1573

Antilles (Convention avec les), 1593

Arbitrage des réclamations pécuniaires de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, 753

Archambault (Joseph) (Chambly-Verchères):
Acheteur pour les Travaux publics, 2736
Actionnaires du Grand-Tronc, 3800
Arrangement commercial, 1201
Arrangement franco-canadien, 1382
Auditeur général (Rapport de l'), 1203, 1417
Budget (Discussion du), 3616
Canadian Press, Limited, 577
Canal Welland, 3032
Code criminel (Modification du), 2197, 3993
Commandes grecques et roumaines, 1023
Commission du commerce, 617
Concession de terrains houillers, 578
Conférence impériale, 578
Conférence des premiers ministres, 3376
Crédit à la Roumanie, 490, 1096
Demande de documents, 3377
Destruction de documents, 614
Discours du trône, 251
Douanes et accise, 3882
Droits d'auteur, 665
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2812
Employés des douanes, 1382
Etablissements frigorifiques (Impôts sur les), 622
Expositions agricoles, 1265
Frais du tribunal de commerce, 614
Grèce et Roumanie (Crédits), 578, 592
Fêtes religieuses, 1535
Jours de congé, 1416
"Kirkwood Steamship Company", 577
Loi électorale, 4302
Loi des faillites, 2964
Loi de naturalisation, 2493
Loi du Revenu de l'Intérieur, 2297
Marine (Renseignements sur la), 1473
Marine et chemins de fer de l'Etat, 1837
Nationalité canadienne, 2078
Parcs nationaux, 4567
Peintures ornant le Sénat, 580
Percepteur du revenu à Saint-Hyacinthe, 3965
Pierreville (Bureau de poste de), 3480
Pont reliant Montréal à la rive sud, 2260
Postes de Montréal, 619
Prêt aux chemins de fer, 4402
Règlement de la censure durant la guerre, 592
Ressortissant canadien, 664

Archambault (Joseph)—*Suite.*
Scott (M. le chanoine), 614
Service naval, 4091
Sixième provisoire, 2058
Stations agronomiques, 939
Subventions pour la voirie, 2145
Tappert (M. N.) (Rev.), 1710
Traduction des discours français, 715
Traité franco-canadien, 593
Traitement du personnel de la milice, 2296
Traitement du personnel des postes, 4595
Vapeur "Canadian Squatter", 1414

Arctic (Exploration de l'), 4173

Arctiques (Expédition aux régions), 4167

Argue (Ira Eugene) (Swift-Current):
Discours du trône, 377
Prêt aux chemins de fer de l'Etat, 3106

Armée:
Assurance des soldats démobilisés, 645, 4327, 4425
Commission britannique de remonte, 4411
Cultivateurs mobilisés, 1380
Edifice Roy (Halifax), 3142
Fonds des cantines, 1159
Hôpitaux militaires, 714
Pensions militaires, 4329, 4431
Remboursement de sommes payées, 858
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 4101, 4604
Soldats démobilisés, 749, 857, 2742, 4319
Stocks de guerre (Les), 753
Troupes expéditionnaires canadiennes, 621

Armistice (Fête de l'), 3262, 3833

Armstrong (Joseph-Emmanuel) (Lambton-Est):
Bateaux de la marine marchande, 1533
Budget (Discussion du), 3481
Canaux Welland et Trent, 3022
Indemnité de vie chère, 2156
Inspection du gaz, 623
Marine marchande (Comité impérial de la), 3589
Navires de l'Etat, 2242
Primes à la fabrication de la toile, 1433
Retraite des fonctionnaires, 4339
Revenu spécial de guerre, 3805
Téléphones électriques réunis de Québec (Cie des), 3478, 4166
Transports par voie du Saint-Laurent, 761
Travaux de la Chambre, 3821

Arthurs (James) (Parry-Sound):
Code criminel, 3960, 3967
Importations, 618
Loi électorale, 317
Pensions militaires, 653
Réintégration des soldats, 4116

Ashley (Sergent T.), 3144

Assurances (Conférence des), 3142

Auditeur Général (Rapport de l'), 754, 924, 1203, 1417

Avance de l'heure, 1858, 2742, 2830, 2854

Baie d'Hudson (Cie de la), 688

Baldwin (Willis Keith) (Stanstead):
Discussion du budget, 3256
Immigration, 1404
Industrie laitière, 4517
Lac des Bois, 4288
Logements ouvriers, 1170
Martigny (A. Lemoine de), 4172
Transports par voie du Saint-Laurent, 758

Ball (Robert James) (Grey-Sud-Est):
Bureau de poste de Pierreville, 3264

Ballantyne (L'hon. Charles Colquhoun) (ministre de la Marine et du Service naval):
Acheteurs, 2239
Antilles (Convention de commerce avec les), 2309
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 668
Chantiers de Sorel, 582, 2074
Chenal maritime, 2038
Commission du Service civil (Nominations de la), 2227
Construction de navires en acier, 579, 1720
Construction maritime (Programme de), 1906, 2127
Contrat avec la Dominion Iron and Steel Co., 750
Discussion du budget, 3264
"Dominion Shipbuilding and Repair Co.", 3480
Dragues et remorqueurs, 582, 2074
Esperanto (L'), 4411
Fournier (Alf.), 1415
Havres publics, 2279
Inspection du poisson, 2231
Jetée d'Algernon Rock, 1415
Johnston (Alexander), 661
"Laurentian", 1379
Marcil (L.-T.), 2995, 3590
Marine marchande, 584, 1301, 1473, 1535, 3144
"Montreal Dry Dock and Ship Repairing Co.", 2240
Naufrages (Enquête sur les), 2034
Navires de l'Etat, 2242
Navires réquisitionnés, 2996
"Niobé" et "Rainbow", 687
Pêche au saumon, 1413
Pêcherie, 584

Ballantyne (L'hon. Charles Colquhoun)—*Suite.*
Pêcheries, 4097
Permis de pêche, 2151, 2558, 4412
Phares et services côtier, 4100
Phares (Salaires des gardiens de), 2041
Pensions de pilotes, 1537
Piscifacture, 2234
Port de Québec, 1300
"Prince Rupert Dry Dock Eng. Co.", 3480
Rapport du juge Eberts, 4320
Ressortissant canadien, 804
Sentence arbitrale, 2241
Service civil (Loi du), 4555
Service maritime et fluvial, 2026
Service naval, 4070
Services des signaux, 2044
Service de bateau passeur, 587
Services de vapeurs, 2558
Vapeurs: "Voyageur", "Gunner", "Farmer", "Victor", "Signaller", "Miller", "Conqueror", "Commander", "Planter", "Spinner", "Leader", "Navigator", "Otter", "Ranger", "Seigneur", "Squatter", "Pioneer", 1414
Vapeur "Beaver", 1710, "Canadian Recruit", 590, 1413, "Canadian Sapper", 751

Béland (L'hon. Henri-Sévérin) (Beauce):
Accord commercial, 1202
Auditeur général (Rapport de l'), 935
Brunette (La mère du sgt major), 1555
Chambre: Lois d'intérêt public, 2873
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 603
Chambre: Séances du samedi, 2873
Cession des ch. de fer Nationaux, 1534
Combustible, 4317
Commissariat à Londres, 2489
Conservation (Loi sur la), 3201, 4021
Cour de police internationale, 2764
Destruction de documents, 599
Discours du trône, 162
Edifices parlementaires, 4059
Finances du Canada, 2145
Gouverneur général (Nomination d'un), 4506
Hygiène publique, 3186
Impôt sur le revenu, 1301
Industrie laitière, 4508
Motion d'ordre, 2197
Prêt aux gouvernements provinciaux, 4624
Primes à l'industrie du pétrole, 1455
Produits de l'érable, 2198, 2610, 2942
Québec (Victimes des troubles de), 1543
Réintégration des soldats, 4115
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2477

Béland (L'hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*
Ressources naturelles du Canada, 912
Retraite des fonctionnaires, 2554, 4335
Service civil (Loi du), 2834
Sixième provisoire, 2067
Société des nations, 162
Secours aux vétérans, 2742
Soldats démobilisés, 749
Unions ouvrières catholiques, 1688

Best (John) (Dufferin):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 780
Expositions agricoles, 1271
Inspection de fruits, 1068
Loi des juges, 1601
Margarine, 3916
Primes à la fabrication de la toile, 1424
Routes (Commission des grandes), 3079, 4362
Service civil (Loi du), 4540
Stations agronomiques, 961

Bétail canadien: Embargo, 580, 743, 774, 779, 1096, 4615

Biggar (H. P.), 2395

Black (A. H.), 752

Blair (William John) (Battle-River):
Commission du blé, 1379
Discours du trône, 386

Blake (Matthew Robert) (Winnipeg-Nord):
Code criminel, 3959
Discours du trône, 322
Lac des Bois, 4265
Loi du Revenu de l'intérieur, 3791
Opium et drogues narcotiques, 2318
Traduction des discours français, 719

Blondin (L'hon. P.-E.), 581

Bœuf musqué, 4615

Bolton (Ferris) (Lisgar):
Discours du trône, 406

Borden (Le très hon. sir Robert Laird) (King):
Conférences des premiers ministres, 2681
Conservation de nos archives, 2997
Droits d'auteurs, 3900
Fête de l'armistice, 3833
Gouverneur général (Adresse à Son Ex. le), 4506
Ile Nauru, 4615
Juges (Loi des), 1599
Marine et chemins de fer de l'Etat, 1818
Martigny (A. Lemoyne de), 3825
Présentation du fauteuil de la présidence, 3752

Borden (Le très hon. Sir Robert Laird)—*Suite.*
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2430
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2381
Service civil (Loi du), 4325, 4559
Sixième provisoire, 1715
Travaux de la Chambre, 4523

Boucher (Mme), 2679

Bourassa (Joseph Boutin) (Lévis):
Bureau de poste de Saint-Romuald, 591, 619
Chemins de fer de l'Etat (Employés des), 2395
Destruction de documents, 618
Drague "Internationale", 2242, 2559
Services publics, 586
Taxe sur les autobus, 619
Vétérans dans l'administration, 3316

Boyce (George) (Carleton):
Immigration, 1394, 3130
Logements ouvriers, 1172
Margarine, 3920
Young et Griffenhagen, 589

Boyer (Gustave) (Vaudreuil-Soulanges):
Beurre, 858
Chemin du canal de Soulanges, 590
Histoire de la guerre, 1660
Industrie laitière, 4515
Produits de l'érable, 907

Boys (William Alves) (Simcoe-Sud):
Création d'un ministère des douanes et de l'accise, 3849
Prêt aux chemins de fer, 4210

Brackenbury (G. R.), 752

Brevets d'invention, 4525, 4616

Bristol (Edmund) (Toronto-Centre):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 745
Marine marchande, 1317
Modification de la loi du Sénat et de la Chambre, 609
Transports par voie du Saint-Laurent, 760

Brouillard (Joseph-Ovide) (Drummond-Arthabaska):
Biggar (H. P.), 2395
Destruction de documents, 1657
Division Hornepayne, 1660
George (A. D.), 1260
Inspecteur de la poste à Québec, 3480
Newcombe (E. F.), 1024
Rapport du juge Snider, 2074
Tilley (W. N.) (C.R.), 1024

Buchanan (William Asbury) (Lethbridge):
Agents de commerce aux Etats-Unis, 1023
Cession des ressources naturelles aux provinces du Nord-Ouest, 2587
Concession hydraulique de la rivière au Lait, 2146
Discours du trône, 486
Droits relatifs à la rivière Belly, 2995
Elevage de l'Antilope, 1160
Produits des droits de douane, 1658
Ressources naturelles du Canada, 875

Buckley (Charles P.), 988

Bureau (Jacques) (Trois-Rivières):
Accise, 3850, 3860
Agents commerciaux, 3859
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 747
Brevets d'invention, 4527
Chemins de fer (Exploitation des), 1026
Chemins de fer nationaux à Saskatoon, 3144
Code criminel, 3960, 3968
Combustible, 4317
Commission des eaux limitrophes, 1095
Cour d'échiquier, 640
Droits d'auteur, 3892
Fête de l'armistice, 3833
Impôt sur le revenu, 4414
Incendies de forêts, 4405
Inspection du gaz, 623
Lac des Bois, 1203, 4283
Locomotives de manœuvre du réseau national, 3964
Loi de la conservation, 4027
Loi électorale, 268, 312, 4312
Loi des pénitenciers, 3798
Loi de tempérance, 3963, 4446
Personnel de l'Intérieur, 1361
Prêt aux ch. de fer de l'Etat, 3101
Protection des forêts, 4566
Ressortissant canadien, 661, 785
Retraite des fonctionnaires, 4333
Revenu spécial de guerre, 3794, 4015
Service naval, 4072
Statistiques des ch. de fer, 3479
Travaux de la Chambre, 979, 1006, 1047 1097, 1243, 4408

Burnham (F. W. E.), 591, 1556

Butts (Robert H.), (Cap-Breton-Sud-et-Richmond):
Budget (Discussion du), 3583
Code criminel, 3977
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2112

Cabinet impérial (Article du "London Times"), 1417

Cahill (Frank S.), (Pontiac):
Administrateurs du Grand-Tronc, 3801
Arbitrage du Grand-Tronc, 2496
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 1509
Bureau impérial des ressources minérales, 4570
Canaux de la Trent et Welland, 3034
Chemins de fer nationaux, 807, 923, 1025, 1215
Personnel du dépt des Ch. de fer, 1701
Chemins de fer et Marine, 1651
Ch. de fer Saint-Jean à Québec, 2203
Service de chemin de fer entre Winnipeg et Québec, 2564
Commission fédérale des ch. de fer, 3068
Commission impériale, 2214
Commission de l'air, 3837
Construction maritime (Programme de), 1927
Demandes de documents, 858
Douanes et Accise, 3872, 4486
Edifices parlementaires, 4056
Edifices publics, Nouveau-Brunswick, 2864
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2795
Gendarmerie à cheval, 616, 857
"Gilmour and Hughson, Limited", 1120
Immigration (Personnel de l'), 3128
Service des Indes Occidentales, 1525
Indiens de l'Ouest, 2220
Inspection du gaz, 624
Services des quais et ponts (Kingston), 4033
Logements ouvriers, 1171
Margarine, 3943
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1809
Ponts et chaussées, 4045
Prêt aux ch. de fer, 4214, 4382
Primes à l'industrie du pétrole, 451
Primes à la fabrication de la toile, 1428
Procédure parlementaire, 1242
Protections politiques (Régime des), 846
Recensement, 1153
Recherches scientifiques, 2759
Ressortissant canadien, 793
Ressources naturelles du Canada, 868
Ressources naturelles, 1371
Revenu spécial de guerre, 3816
Shaughnessy (Proposition de lord), 2555
Sixième provisoire, 2150
Tarif des douanes de 1907, 4012
Transports par voie du Saint-Laurent, 705
Troupe permanente, 2852

Calder (L'hon. James Alexander) (ministre de l'Intérieur):
Concession de terrain houiller, 578
District militaire n° 12, 2851
Esmonde (O. G.), 1593

Calder (L'hon. James Alexander)—*Suite.*
Expositions, 4190
Fonctionnaires temporaires, 2126
Fonctionnaires des terres fédérales, 2122
Gendarmerie à cheval, 588, 617, 2394, 2532
Hansard, (Publicité du), 2274
Hickman, 588
Hôpital de la marine, 4099
Hygiène publique, 3182
Hygiène (Rapport du dépt de l'), 1893
Immigrants atteints de maladies mentales, 3642
Immigrants renvoyés, 1659
Immigration, 587, 1412
Immigration (Dépenses générales de l'), 2996, 4188
—(Loi de l'), 3059, 3883
—(Personnel de l'), 3108
—(Politique d'), 2621
Immigration chinoise, 3263, 3888
Inspection du gaz, 636
Opium et drogues narcotiques, 2314, 2952, 3061
Pêcheries, 4099
Petite vérole, 1534, 1592
Représentation proportionnelle, 1578
Ressortissant canadien, 797
Retraite des fonctionnaires, 2538, 4180, 4333
Revenu spécial de guerre, 3817
Loi du service civil, 4349, 4533
Troupe permanente, 2853
Typhus, 660
Vétérans dans l'administration, 3316

Caldwell (Thomas W.) (Victoria et Carleton):
Bétail vivant, 1151
Discussion du budget, 3498
Chemin de fer Saint-Jean et Québec, 855, 2202
Election partielle, 2199
Engrais chimiques, 1533, 2280
Indiens du Nouveau-Brunswick, 4574
Inspection du gaz, 629
Loi électorale, 4309
Loi des postes, 2170
Loi du service civil, 2835, 4560
Milice (Traitement du personnel de la), 2328
Pensions militaires, 656, 4440
Routes (Commission des grandes), 4376
Tarif des douanes de 1907, 4010

Campbell (J. A.) (Nelson):
Bœuf musqué, 4615
Canal de la Trent, 3008
Cession des ressources naturelles du Nord-Ouest, 2571
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 996, 1893

Campbell (J. A.)—*Suite.*
Code criminel, 3997
Discours du trône, 379
Discussion du budget, 3741
Eaux du lac des Bois, 4270
Protection des forêts, 4566
Ressources naturelles du Canada, 887
Service géologique, 2192

Canadian Bar Association, 1119

Canaux:
Canal de la Baie Géorgienne, 2679
—de Chippewa (Force motrice), 2496
—de Soulanges (Chemin du), 590
—de la Trent, 2660, 3006
—de Welland, 3013
—de Welland, fourniture de sable, 615

Cannon (Lucien) (Dorchester):
Agriculture (Crédits de l'), 995
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1192
Canal Welland, 3015
Chemins de fer nationaux, 1224
Chemins de fer (Personnel du département des), 1690
Code criminel, 3981
Commission des grandes routes, 3076
Commission fédérale des chemins de fer, 3069
Cour d'échiquier, 642
Cour de justice internationale, 2779
Courrier de Sainte-Rose de Watford, 3264
Discours du trône, 543
Donner (W. A.), 1659
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2804
Exploration de l'Arctic, 4173
Immigration, 1407
Loi électorale, 313
Loi des faillites, 2967
Loi des juges, 1605
Loi du service civil, 4561
Modification de la loi du Sénat et de la Chambre, 669
Pension de pilotes, 1537
Postes (Service extérieur des), 4603
Prêt aux chemins de fer, 4193
Primes à l'industrie du pétrole, 1418
Primes à la fabrication de la toile, 1429
Procédure parlementaire, 1244
Protections politiques, 828
Publication de bulletins, 1363
Ressortissant canadien, 786
Revenu spécial de guerre, 4016
Sixième provisoire, 1712
Troupe permanente, 2853

Cantley (Thomas), 1536

Cardin (Pierre-Joseph-Arthur) (Richelieu):
Chantiers maritimes de Sorel, 582, 2074
Commissaire indien, 985
Dragues et remorqueurs, 582
Dragues du chenal du Saint-Laurent, 2074
Surintendant des chantiers de Sorel, 2672

Casgrain (Pierre-François) (Charlevoix-Montmorency):
Ames (Démission de sir Herbert B.), 1095
Bétail canadien, 580
Billets du Dominion, 614
Blondin (L'hon. P.-E.), 581
Bonneteau (Jeu de), 1472
Canal de la Trent, 2661
Chemin de fer Québec-Saguenay, 984
Chemin de fer Québec-Saguenay (Agents du), 713
Chemins de fer (Garanties d'obligations de), 2673
Chenal maritime, 2038
Construction maritime (Programme de), 1937
Demers, entrepreneur, 591
Denrées alimentaires, 1378
Fêtes catholiques dans le département des Postes, 2680
Gauthier (L.-J.), député, 1157
Grand-Tronc (Aide au), 1534
Immigration (Service d'), 1157
Impôt, 590
Indemnité de guerre allemande, 3642
Libération conditionnelle du condamné Tapley, 992
Malbaie (Service de vapeur), 1564
Malbaie-Tadoussac (Service de vapeur), 1863
Malbaie (Travaux à la), 619
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 589
Phares (Salaires des gardiens de), 2041
Postes (Service extérieur des), 4602
Postes (Services postaux), 986
Prêt aux chemins de fer, 4229, 4384
"Quebec Steamship Co.", 3058
Québec (Cie de navigation de), 2829
Québec (Victimes des troubles de), 1543
Routes (Commission des grandes), 3078, 4382
Saint-Antoine (Représentation de), 592
Saisie de spiritueux, 713
Service maritime et fluvial, 2026
Scott (Loi), à Québec, 3643
Service civil (Commission du), 1413
Société de secours mutuels, 580
Station agronomique dans Charlevoix-Montmorency, 964
Tadoussac (Service de), à la baie Sainte-Catherine, 751
Télégraphe et téléphone (Lignes de), 4612

Casgrain (Pierre-François)—*Suite.*
Travaux publics (Ingénieurs des), 2736
Voirie (Subvention à la), 581
Vol de liqueurs, 1158

Casselman (Orren D.) (Dundas):
Discussion du budget, 3250
Stations agronomiques, 976

Censure (Règlement de la), 592

Chabot (Jean-Léo) (Ottawa):
Régime des protections politiques, 814

Chambre:
Ajournement de Pâques, 1024
Ajournement de l'Ascension, 2742, 2830, 2993
Modification de la loi du Sénat et de la Chambre, 600, 666
Motion d'ordre, 2196
Projets de loi d'intérêt privé (Procédure), 1661
Retard dans le dépôt de documents, 3377
Retrait d'un projet de loi (Procédure), 2943
Séances (Durée des), 1869
Séances du mercredi soir, 1024, 1201
Séances du samedi, 2831, 2872, 2993
Travaux, 1416, 2198, 2873, 3798, 3821, 4031, 4032, 4128, 4408, 4410, 4520

Chaplin (James Dew) (Lincoln):
Modification de la loi du Sénat et de la Chambre, 603

Charters (Samuel) (Peel):
Discussion du budget, 3467

Chemins de fer:
Achats de chemins de fer, 4408
Agents de trains, 1380
Amqui (Station d'), 1203, 1260
Atelier à Saint-Hyacinthe, 2875
"Atlantic-Quebec and Western", 587
Baie d'Hudson (Ligne de la), 996, 2677
Billets du Dominion refusés par les compagnies américaines, 614
Bonaventure et Gaspé (Service de), 587
"Central Ry. Co. of Canada", 3774, 3775
Certificats et obligations, 855
Commission fédérale des ch. de fer, 3068
Employés des ch. de fer de l'Etat, 590, 2395
Renvoi de cantonniers, 1473
Destitution de chefs de train, 1657
Commissaire en chef, 2075
Exploitation, 1026
Fort Smith (Ch. de fer de), 3832
Gaspé (Ch. de fer de), 984
—(Voies ferrées dans), 2559
—(Ch. de fer nationaux et), 2677

Chemins de fer—*Suite.*
—(Ch. de fer nationaux et), 2677
Glace (Fourniture de), 985
Grand-Tronc (Aide au), 1534
—(Arbitrage du), 1157, 1533, 2076, 2298, 2397, 2428, 2496, 2613, 2831, 2876, 3798
—(Direction du) et du Grand-Tronc-Pacifique, 714
—(Employés du), 986
—(Emprunts du), 619
—(Exploitation du), 1158
—(Intérêts du), 1534
—(Obligations du), 620
—(Réseau du), 857
—(Terminus du), 1416
Hornepayne (Division), 1660
Hôtel Fort-Garry, 1379
Ile de Vancouver (Ch. de fer de l'), 3479
Incendies de forêts, 4405
Intercolonial (Cantonniers de l'), 2074
Intérêts garantis par les provinces de l'Ouest sur les ch. de fer, 2995
Lévis (Expropriation d'un terrain à), 1887
Locomotives de manœuvre du réseau national, 3964
Loi des chemins de fer, 1260
Marine et ch. de fer de l'Etat, 582, 1609, 1795, 2142
Chemins de fer nationaux, 923, 1025, 1157, 1204, 2831, 4633
Cession des ch. de fer nationaux, 1534
Direction des chemins de fer nationaux canadiens, 1158
Exposé annuel du réseau national, 1027
Réclamations, 586
Salaires des employés du réseau de l'Etat, 1709, 1856
Ch. de fer nationaux à Saskatoon, 3144
Service des trains de l'Etat, 3963
Terrassement, 584
Trafic-voyageurs du réseau national, 2427
Fonctionnaires du Nord-Canadien, 2995
Navires du Nord-Canadien, 1379
Obligations du Nord-Canadien, 620
Personnel, 1690, 1892
Poteaux de cèdre, 1156
Points divisionnaires, 588
Prêt aux ch. de fer de l'Etat, 3089, 4193, 4355, 4382
Prix des rails, 1893
Québec-Oriental, 587
Québec-Saguenay, 713, 984
Québec-Shawinigan, 588
Charny et Sainte-Foye (Gare), 1537
Saint-Alexis (Gare), 2427, 3641
Saint-Augustin (Gare), 712
Richmond-Québec (Ligne), 986
Rotonde de Sainte-Foye, 859, 989
Rapports, 713, 807

Chemins de fer—*Suite.*
Saint-Jean à Québec (Ligne de), 855, 1537, 2201
Statistiques, 3479
Station de Sully, 1161, 1863
Surveillants du service de la traction, 1710
Transcontinental National, 589
Transcontinental (Locomotives du), 1985
Transport de marchandises, 1656
Vérificateur, 1159
Vol de liqueurs, 1158
Wagons-marchandises, 582
Winnipeg et Québec (Service entre), 583, 2562

Chisholm (Alexander W.) (Inverness):
Canal de la Trent, 3010
Commission du recensement, 2144
Commission des grandes routes, 3075
Demandes de documents, 858
Dragage, 4043
Edifice Roy (Halifax), 3142
Hygiène publique, 3193
Indiens du Nouveau-Brunswick, 4575
Indiens de la Nouvelle-Ecosse, 2221
Inspection de fruits, 1067
Loi du Revenu de l'intérieur, 3788
Pêcheries, 4097
Piscifacture, 2235
Ponts et chaussées, 4046
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, 4165
Service civil (Examens du), 2227
Taxes payées par les banques, 2241
Traitement du personnel des Travaux publics, 4148
Vapeur "Canadian Spinner", 1414

Clark (Hugh) (Bruce-Nord):
Impôt sur le revenu, 4420
Juges Riddell et Latchford, 1536

Clark (Michael) (Red-Deer):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 721, 745
Budget (Comité permanent du), 2250
Budget (Date de l'exposé du), 2621
Budget (Discussion du), 3273
Bureau de l'ingénieur à Edmonton, 4615
Chemins de fer nationaux, 1218
Code criminel, 3970
Commission des grains, 1486
Commission des grandes routes, 3085
Conférence des premiers ministres, 2714
Construction maritime (Programme de), 1917
Convention de commerce avec les Antilles, 2308
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2091

Clark (Michael)—*Suite.*
Convention commerciale avec la France, 2179
Discours du trône, 407
Douanes et accise, 3866, 4466
Explication sur un fait personnel, 459
Immigration (Politique d'), 2642
Immigration (Personnel de l'), 3116
Impôt sur le revenu, 4414
Margarine, 3917
Marine et chemins de fer de l'Etat, 1842
Marine marchande, 1312
Modification de la loi du Sénat et de la Chambre, 671
Opium et drogues narcotiques, 2955
Primes à l'industrie du pétrole, 1456
Publicité des rapports de l'agriculture, 1098
Réintégration des soldats, 4119
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2367, 4508
Représentation au Parlement, 1343
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2469
Retraite des fonctionnaires, 4334
Revenus de $200,000 et plus, 856
Routes (Commission des grandes), 4361
Séances de la Chambre, 1871
Service civil (Loi du), 4563
Service naval, 4076
Tarif des douanes de 1907, 3999
Travaux de la Chambre, 4522
Troupes alliées en Allemagne, 613

Clements (Herbert Sylvester) (Comox-Alberni):
Ressources naturelles du Canada, 911

Cockshutt (William Foster) (Brantford):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 735
Budget (Discussion du), 3546
Chemins de fer et marine, 1647
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2104
Construction maritime (Programme de), 1920
Contribution du Canada à la Société des nations, 2413
Discours du trône, 93
Douanes et accise, 3863, 4471
Edifices parlementaires, 4059
Impôt sur le revenu, 4420
Logements ouvriers, 1177
Loi électorale, 317
"North American Trust Co.", 1154
Pensions militaires, 654
Réforme du Sénat et de la Chambre, 676
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2453
Représentation proportionnelle, 1582
Revenu spécial de guerre, 3806

Code criminel (Loi tendant à modifier le), 3058, 3891, 3956, 3966

Combustible (Sources de), 1275, 1412, 4317

Comités:
Agriculture et colonisation, 112
Banques et commerce, 111
Bibliothèque, 113
Chemins de fer, canaux et télégraphes, 110
Combustible, 2073
Comptes publics, 111
Débats, 112
Forêts, voies fluviales et forces hydrauliques, 112
Impressions, 111
Marine marchande (Comité impérial), 3589
Marine et pêcheries, 112
Mines et minéraux, 112
Mutations dans les comités, 2424, 2493, 2831
Privilèges et élections, 110
Projets de loi d'intérêt privé, 111
Publications, 4631
Représentation proportionnelle, 2073
Règlement (ou ordres permanents), 111
Restaurant du Parlement, 311

Commerce:
Agences à l'étranger, 622
Agents de commerce aux Etats-Unis, 1023
Agents de commerce, 1245
Arrangement commercial, 1201, 1300
Commandes grecques et roumaines, 1023
Commerce avec les Antilles, 1300
Convention franco-canadienne, 622, 1412, 1593
Films cinématographiques, 615
Frais du tribunal de commerce, 614
Enquête sur le grain, 4031
Loi des grains (Application), 1475
Paiement des marchandises allemandes, 754, 1381
Margarine, 3590, 3819, 3911, 3966
Produits de l'érable, 2198
Commerce avec la Russie, 1025, 1096
Tabac, 1536

Commissions:
Commission de l'air, 3836
Canadienne d'aviation, 987
—du blé, 1379, 2163, 2206
—du lac des Bois, 2079, 2398, 4234
—du lignite, 4571
—des monuments de l'armée canadienne, 2619
—du port de Montréal, 2207, 2319
—d'embellissement d'Ottawa, 2994
—des réclamations pécuniaires, 2073
—du service civil 1413 (abolition), 2227 (nominations)
—du tarif, 1153

Concession hydraulique de la rivière au Lait, 2146

Conférences:
Conférence impériale, 1096
—internationale du commerce, 2075
—des premiers ministres, 2256, 2619, 2681, 3376, 4322

Conservation (Loi de la), 3201, 4018

Cooper (Le colonel John A.), 713

Copp (Arthur Bliss) (Westmoreland):
Canaux de la Trent et Welland, 3049
Chemins de fer nationaux, 4633
Chemins de fer nationaux (Personnel des), 1892
Chemins de fer (Prêt aux), 4230
Commission de l'air, 3844
Construction maritime (Programme de), 1949
Discours du trône, 456
Douane et accise, 3881
Dragage, 4041
Edifices du parlement, 4130
Edifices publics, Nouveau-Brunswick, 2864
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2793
Edifices publics (Location), 4155
Endroits historiques, 4612
Immigration (Personnel de l'), 3110
Indiens du Nouveau-Brunswick, 4576
Inspection du gaz, 634
"Laurentian", 1379
Loi des juges, 2166, 2200
Pénitenciers, 1133
Port de Saint-Jean, 4158
Recenseurs, 4031
Ressortissant canadien, 804
Routes (Commission des grandes), 3086
Séances de la Chambre, 1879
Service naval, 4089
Services des signaux, 2044
Stations agronomiques, 972, 1157
Tarif des douanes de 1907, 4009
Traduction des discours français, 717

Cowan (Walter Davy) (Regina):
Briquetterie de lignite, 689
Combustible (Sources de), 1295
Commission des grains, 1486
Discours du trône, 169
Budget (Discussion du), 3432
District militaire n° 12, 2849
Prêt au ch. de fer de l'Etat, 3106
Primes à la fabrication de la toile, 1424
Ressources naturelles du Canada, 863
Transports par voie du Saint-Laurent, 702

Crerar (L'hon. Thomas Alexander) (Marquette):
Adresse à Son Ex. le Gouverneur général, 4505
Arbitrage du Grand-Tronc, 2510
Canal Welland, 3017
Chambre, séances du samedi, 2872
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1021
Chemins de fer nationaux, 1214
Commission des grandes routes, 4361
Conservation de nos archives, 3004
Construction maritime (Programme de), 2024, 2129
Discours du trône, 270
Discussion du budget, 3534
Election partielle, 2199
Enquête sur les grains, 1910
Impôt sur le revenu, 4415
Instruments aratoires, 686
Lac des Bois, 4287
Loi électorale, 315, 3161, 4305
Loi du Service civil (1918), 2919
Marine et chemins de fer de l'Etat, 1816, 1852
Oiseaux migrateurs (Convention relative aux), 2944
Owens (T. P.) (Eloge de), décédé, 266
Présentation du fauteuil de la présidence, 3753
Réforme du Sénat et de la Chambre, 678
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2464.
Représentation proportionnelle, 1581
Ressources naturelles (Cession des) du Nord-Ouest, 2582
Shaughnessy (Lord), (Proposition de), 2555
Transports par voie du Saint-Laurent, 705
Wallace (T. G.) (Eloge de), décédé, 158

Cronyn (Hume) (London):
Assurance sur la vie des soldats, 4329, 4426
Logements ouvriers, 1173
Loi des faillites, 2974
Loi du service civil, 4553, 4650
Pensions militaires, 650, 4436
Recherches scientifiques, 2749
Réintégration des soldats, 1654, 4101
Ressources naturelles du Canada, 905

Currie (John Allister) (Simcoe-Nord):
Adams (Henry C.), 1265
Agents commerciaux, 1249
Arrangement commercial, 1202
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 730
Boîtes à fruits, 4175
Chambre, procédure parlementaire, 1244

Currie (John Allister)—*Suite.*
Chambre (Séances de la), 1872
Chemins de fer nationaux, 1220
Chemin de fer (Service de) entre Winnipeg et Québec, 2569
Code criminel, 3960, 3974
Commission des grains, 1482
Commission du lac des Bois, 2406
Conférence des premiers ministres, 2724
Conservation de nos archives, 3003
Contribution du Canada à la Société des nations, 2420
Douanes et accise, 4461
Dragage, 4041
Droits d'auteurs, 3900
Edifices parlementaires, 4061
Epidémies et insectes nuisibles, 1055
Equipement, 2359
Immigration chinoise, 3889
Impôt sur le revenu, 4423
Loi électorale, 318
Loi des faillites, 2977
Loi des juges, 1602
Loi relative au port d'armes, 2425
Loi du service civil (1918), 2901, 4537
Martigny (A. Lemoyne de), 3824
Milice (Traitement du personnel de la), 2344
Opium et drogues narcotiques, 2951
Postes (Traitement du personnel des), 4597
Produits de l'érable, 2611, 2942
Service géologique, 2194
Service topographique, 2860

d'Anjou (Joseph - Emile - Stanislas - Emmanuel) (Rimouski):
Construction maritime (Programme de), 1968
Discours du trône, 141
Exposition agricoles, 1268
Salaires des gardiens de phares, 2041
Stations agronomiques, 975
Traduction des discours français, 716
Troupe permanente, 2855

Davidson (Avard Longley) (Digby-Annapolis):
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2797
Inspection de fruits, 1069
Représentation proportionnelle, 2073
Troupeau de guerneseys, 2740

Davis (Fred Langdon) (Neepawa):
Canal Welland, 3021
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1016
Chemins de fer nationaux, 1220
Code criminel, 3958
Comité permanent du budget, 2247
Commission des grains, 1493
Discussion du budget, 3318

Davis (Fred Langdon)—*Suite.*
Douanes et accise, 3876, 4483
Eaux du lac des Bois, 4285
Loi du service civil, 4350
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1833
Personnel de l'immigration, 3118
Prêt aux ch. de fer, 4209
Ressources naturelles (Cession des) du Nord-Ouest, 2590
Tarif des douanes de 1907, 4000

Débats: Radiation de lettres fantaisistes, 3317

Décès: T. G. Wallace, 157.

Décorations étrangères, 1159

Dechêne (Aimé-Miville) (Montmagny):
Beurre et fromage (Exportation de), 1505
Budget (Discussion du), 3524
Chambres de Commerce, formules françaises, 3377
Ch. de fer nationaux, 4642
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2808
Epidémies et insectes nuisibles, 1055
Expositions agricoles, 1270
Formules françaises, 2873
Immigration (Personnel de l'), 3110
Industrie laitière, 4517
Margarine, 3819, 3921
Milice (Traitement du personnel de la), 2288
Postes (Service extérieur des), 4601
Revenu spécial de guerre, 3816

Delisle (Michel-Siméon) (Portneuf):
Destitution de chefs de train, 1657
Ministre des Postes, 1380
Personnel des Postes, 3832

Demers, entrepreneur, 591

Demers (Marie-Joseph) (Saint-Jean-Iberville):
Cadran solaire du fort Lennox, 2144
Dépôts des banques, 1659
Discours du trône, 239
Discussion du budget, 3494
Hôtel des Postes de Saint-Jean, 590
Réclamations pécuniaires, 753, 1858, 2073

Démission: Ames (Sir Herbert), 1023

Denis (Jean-J.) (Joliette):
Code criminel, 3891
Codification des lois (Impôt du revenu), 2873
Discours du trône, 552
Discussion du budget, 3634
Douanes et accise, 3879

Denis (Jean-J.)—*Suite.*
Edifices publics, Nouveau-Brunswick, 2865
Loyers d'édifices publics, 4154
Fait personnel, 3142
Hansard (Publicité du), 2271
Impôt sur le revenu, 3965
Immigration (Loi de l'), 3886
Immigration (Politique d'), 2652
Loi du revenu de l'Intérieur, 3792
Margarine, 3819, 3938
Martigny (A. Lemoyne de), 4062
Prêt aux ch. de fer de l'Etat, 3090, 4221, 4389
Produits laitiers, 3820
Protection des forêts, 4567
Régime des protections politiques, 849
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2471
Représentation proportionnelle, 1579
Revenu spécial de guerre, 3815
Travaux de la Chambre, 4031

Desaulniers (Arthur-L.) (Champlain):
Commissions créées, 592
Poste rurale, 620
Question de privilège, 660
Stewart (M.), 2074
Stewart (R. A.), 2394

Deslauriers (Hermas) (Sainte-Marie):
Conférence des premiers ministres, 2726
Immigration, 1382
Indemnités de vie chère, 988
Locomotives du Transcontinental, 985
Programme de construction maritime, 2011

Devlin (Emmanuel B.) (Wright):
Conditions agricoles du comté de Wright, 942
Discours du trône, 59
Loi électorale, 268
Monnaie d'or, 621
Transports par voie du Saint-Laurent, 690

Doherty (Le très hon. Charles Joseph) (Sainte-Anne):
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1187
Baie d'Hudson (Cie de la), 688
Bonneteau, 1898
Bonaventure et Gaspé (Service postal dans), 591
Boucher (Mme), 2679
Brevets d'invention, 4528
Bureaux de poste (Statistique), 1263
Canadian Bar Association, 1119

Doherty (Le très hon. Charles Joseph)—*Suite.*
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 602
Chemins de fer et marine, 1634
Code criminel, 3058, 3891, 3956, 3967, 4412
Conférence avec le Sénat au sujet de la loi des juges, 4121
Contribution du Canada à la Société des nations, 2418
Cour d'échiquier, 577, 639
Cour de justice internationale, 2142, 2762, 3066
Cour suprême de l'Alberta, 590
Courrier entre White-Horse et Dawson, 2741
Demers, entrepreneur, 591
Discours du trône, 194
District judiciaire de Québec, 1106
Droits d'auteur, 2960, 2993, 3892, 4322
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2826
Edmonton (Bureau de poste d'), 3479
Enquête du juge Snider, 3965
Hearst (Publications), 4234
Ile de Nauru, 4321, 4614
Inspection du gaz, 630
Jeunes délinquants, 3818
Juges (Correspondance relative à la loi des), 1892
Juges (Loi des), 1595, 3061, 4032, 4317
Juges dans des causes de faillite, 1109
Juges Riddell et Latchford, 1536
Liquidation, 2142
Loi sur la conservation, 3201
Loi des faillites, 2966
Loi des pénitenciers, 3798, 4032
Loi des postes, 1655
Loi des prisons et maisons de réforme, 1093
Loi du service civil (1918), 2888
Loi de tempérance, 3962, 4444
Macleod (District judiciaire de), 2395
Maisonneuve et Gaspé (Représentation de), 2368
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1806
Murray (G. M.), 2677
Nationalité canadienne, 2077
Newcombe (E. F.), 1024
Oiseaux migrateurs (Convention relative aux), 2944
Opium et drogues narcotiques, 3061
Parc Saint-Charles, 4643
Pénitenciers, 1121
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 589
Pensions militaires, 655
Permanence d'anciens combattants, 713
Pierreville (Bureau de poste de), 2679, 3264, 3480
Poste (Inspecteur de la) à Québec, 3480

Doherty (Le très hon. Charles Joseph)—*Suite.*
Postes (Ministre des), 1380
—(Pensions de directeurs), 580
—(Personnel des), 3832
—(Service extérieur des), 4600
—(Traitement du personnel des), 4591
Poste rurale, 620, 986
Preuve (Loi relative à la), 3375
Prisons et maisons de réforme, 3063
Procédure parlementaire, 1097
Québec (Victimes des troubles de), 1548
Régime des protections politiques, 827
Représentation au Parlement, 1351
Ressortissant canadien, 407, 599, 661, 785
Ressources naturelles du Nord-Ouest (Cession des), 2604
Saint-Jean (Hôtel des Postes de), 591
Sainte-Rose de Watford (Courrier de), 3264
Scott (Loi), à Québec, 3643
Services postaux, 986
Sixième provisoire, 2057
Smith (Sydney), 1264
Société des nations, 197, 589
Sociétés de secours mutuels, 581
Stewart, (M.), 2074
Stewart (R. A.), 2395
Tempérance, 4121
Tilley (W. N.), 1024
Toronto (Bureau de poste de), 751
Traité d'extradition, 2742, 3060, 3376, 3800
Travaux de la Chambre, 4408
Unions ouvrières catholiques, 1686
Vétérans (Emplois réguliers aux), 985
Vétérans de la marine, 3479
Winnipeg (Elargissement des condamnés de la grève de), 489

Dominion Iron and Steel Co., 750, 1261

Dominion Shipping Co., 593

Douane:
Autobus, 619
Bureau de Chicoutimi, 714
Bureaux du Revenu de l'Intérieur, 1861
Commission du commerce, 617
Dépenses aux différents ports, 4177
Douanes et Accise (Dépt.), 3846, 4458
Drawbacks des manufacturiers, 2427
Evaluations, 750
Importations, 618
Importations d'Allemagne, 713, 857
Patentes pour entrepôt de spiritueux, 592
Revision du tarif, 2397
Rimouski, 857
Tarif douanier de 1907, 3757
Taxe sur les ventes en avril 1921, 3891

Douglas (H. S.), 752

Douglas (John C.) (Cap-Breton-Sud-et-Richmond):
Prix des rails, 1893

Douglas (James M.) (Strathcona):
Ch. de fer de Fort-Smith, 3832
Immigration, 1398
Terrains pétrolifères, 688

Drayton (L'hon. sir Henry) (Ministre des Finances):
Achats de la Belgique, 752
Assurance (Taxe sur les compagnies d'), 621
Contrat d'assurances, 2680
Auditeur général (Rapport de l'), 612, 754, 931, 1203, 1417
Autorisation à M. Crerar d'être entendu au Sénat, 3315
Billets du Dominion, 1415
Billets et or, 1261
Blondin (L'hon. P.-E.), 581
Budget (Date de l'exposé du), 755, 924, 1591, 2199
Exposé du budget, 3168
Budget supplémentaire, 3801, 3961
Change (Le), 591
Chemins de fer (Certificats et obligations de), 856
Chemins de fer et marine, 1638
Chômage, 584
Classement du personnel, 4318
Comité permanent du budget, 2251
Commission du port de Montréal, 2208, 2379
Conférences des assurances, 3142
Conférence internationale, 1265
Construction de navires, 615, 618
Convention de commerce avec les Etats-Unis, 2084
Cours monétaire, 2209, 2320
Crédit à la Belgique, 592, 1023
Crédit à la Grèce et à la Roumanie, 578
Crédit de la Roumanie, 490, 1096
Crédit (Dépassements de), 750
Cultivateurs mobilisés, 1380
Dépenses de guerre, 2240
Dépôts des banques, 1659
Destruction de clichés, 618
Destruction de documents, 614, 618
Douanes et accise, 3871, 4493
Edifice Roy (Halifax), 3142
Elections (Rapports d'), 592
Employés de l'Imprimerie, 1158, 1379
Emprunts domestiques, 580
Emprunts et impôt, 590
Emprunt roumain, 2076
Finances du Canada, 2145

Drayton (L'hon. Sir Henry)—*Suite.*
Fiset (Michel) (Le docteur), 984
Fonctionnaires démobilisés, 3589
Formules déclaratoires, 1203
Formules d'impôt, 1264
Garanties d'obligations de ch. de fer, 2673
George (A. D.), 1260
Gouverneur général, 615
Guide postal, 1380
Importation d'œufs, 582
Impôt, 590
Impôt sur établissements frigorifiques, 622
Impôt sur le revenu, 582, 856, 2074, 2146, 2680, 3316, 3479, 3965, 4317, 4413
Impôt (L') sur le revenu et le français, 2679
Imprimerie nationale, 1261
Indemnité de vie chère, 1659, 2145, 2155, 3143
"Kirkwood Steamship Co.", 577
Liste du service civil, 1380
Loi de finances, 4649
Loi du Revenu de l'intérieur, 3786
Loi de tempérance, 4320
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1801
Obligations du Gouvernement, 1655
Obligations de la Victoire, 1656
Papier-monnaie, 1023
Pension à Joseph Marcil, 3963
Percepteur de l'impôt sur le revenu, 2148
Postes (Promotions aux), 1710
Poste de Montréal, 619
Prêt aux chemins de fer, 4228
Réclamations de guerre, 1861
Réclamations contre l'Allemagne, 4606
Revenu et bénéfices, 855
Revenu et dépenses, 2673
Revenus de $200,000 et plus, 856
Revenu spécial de guerre, 3794, 3801, 4015
Services publics, 586
Service de Tadoussac à la Baie Sainte-Catherine, 751
Sixième provisoire, 1711, 2048, 2141, 2146
Société des nations (Contribution à la), 1262
Surintendant des chantiers de Sorel, 2672
Tarif américain et régime douanier du Canada, 4321
Tarif douanier, 923
Tarif douanier de 1907, 3757, 3779, 3998
Produits des droits de douane, 1658
Relèvement des droits, 612
Tarif et loi d'urgence de Young, 3966
Tarifs courants de l'administration, 3143
Tappert (Rev. M. N.), 1710
Taxes payées par les banques, 2241
Travaux de la Chambre, 4409
Wilson (Le juge), 1658

Drayton (L'hon. Sir Henry)—*Suite.*
Young et Griffenhagen, 589

Droits d'auteur: 665, 2960, 2993, 3892, 4322

Duff (William) (Lunenburg):
Achat d'un terrain, 985
Acheteurs des travaux publics, 2737
Agences de commerce, 622
Agents commerciaux, 3852
Assurance sur la vie des démobilisés, 4426
Bassin de radoub de Halifax, 581
Cale sèche à Victoria, 579
"Canadian Recruit", 589
Cantley (Thomas), 1536
Certificats et obligations de chemins de fer, 855
Commission des grandes routes, 4370
Commission de l'air, 3842
Construction des navires, 579, 614, 1723
"Dominion Iron & Steel Co.", 1261
"Dominion Shipping Co.", 593
Douanes et accise, 4473
Edifice public à Prince-Rupert, 581
Entrepôts frigorifiques, 1062
Espéranto (L'), 4411
Hygiène publique, 3194
Inspection de fruits, 1064
Inspection du poisson, 2231
Johnston (Alexander), 661
Marine commerciale, 1535
Marine marchande, 584, 711
"Montreal Dry Dock & Ship Repairing Co.", 2240
"Montreal Locomotive Co.", 712
"Niobé" et "Rainbow", 687
Nomination de la commission du service civil, 2227
Personnel du dépt des Ch. de fer, 1697
Piscifactures, 2237
Poisson des Etats-Unis, 615
Programme de construction maritime, 1928, 2138
Réclamations de guerre, 1861
Ressources naturelles du Canada, 901
Retraite des fonctionnaires, 2552
Revenu spécial de guerre, 3805
Vapeur "Canadian Conqueror", 1414

Du Tremblay (Pamphile-Réal) (Laurier-Outremont):
Discussion du budget, 3246
Indemnité de guerre du Canada, 659
Loi des faillites, 2973
Margarine, 3942
Opium et drogues narcotiques, 2316, 2955
Service naval, 4092
Tarif douanier de 1907 (tabac), 3757

Eberts (Le juge): Rapport, 4320

Edwards (John Wesley) (Frontenac):
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1198
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 732
Chambre (Séances de la), 1881
Collège royal militaire, 2857
Commission des grandes routes, 4361
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2095
Discours du trône, 130
Discussion du budget, 3230
Exercices annuels, 2347
Expositions agricoles, 1268
Hearst (Publications de), 4234
Industrie laitière, 4509
Langlois (Georges Arnould), 2557
Loi des juges, 1596
Loi du service civil (1918), 2927
Loi du service civil, 4555
Maisonneuve et Gaspé (Représentation de), 2362
Margarine, 3913
Martigny (A. Lemoyne de), 4068, 4268
Naufrages (Enquête sur les), 2035
Nominations de fonctionnaires, 946
Opium et drogues narcotiques, 2956
Perception de l'impôt sur le revenu, 2147
Programme de construction maritime, 1998
Régime des protections politiques, 830
Réintégration des soldats, 4121
Représentation au Parlement, 1346
Représentation proportionnelle, 1573
Retraite des fonctionnaires, 4341
Service public fédéral, 622
Services des quais et ports (Kingston), 4033
Sixième provisoire, 2066
Solde d'état-major, 2847
Traduction des discours français, 716
Transports par voie du Saint-Laurent, 697

Elections:
Agitateurs étrangers, 924
Coût des élections partielles, 622
Directeur général, 4606
Elections complémentaires, 923
Elections fédérales, 2997
Elections partielles, 2199
Fraudes électorales, 2082
Loi électorale, 249, 311, 2829, 3144, 4292
Loi électorale (Sanction royale), 498
Loi sur la corruption électorale, 1153
Peterborough-Ouest, 236
Rapports du directeur, 592

Elkin (Stanley Edward) (Saint-Jean-cité et comtés de Saint-Jean et d'Albert).
Hôpital de la marine, 4099
Pêcheries, 4099
Martigny (A. Lemoyne de), 3824
Saint-Jean à Québec (Chemin de fer), 2206

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte) (Laval-et-Deux-Montagnes):
Avance de l'heure, 1858
Boîtes à fruits, 4174
"Central Ry Co. of Canada", 3774
Cie de ch. de fer Central, 3775
Indemnité de vie chère, 1381
Loi du service civil, 4325, 4344, 4532
Martigny (A. Lemoyne de), 3826
Producteurs de fraises, 4166
Retraite des fonctionnaires, 4343
Société Griffenhagen, 1862
Veniot (L'hon.), 3778

Euler (William D.) (Waterloo-Nord):
Arbitrage du Grand-Tronc, 2513
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1188
Budget (Discussion du), 3628
Canal de la Trent, 2667
Canaux de la Trent et Welland, 3041
Chambre (Salle des séances de la), 1095
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1010
Chemin de fer Saint-Jean à Québec, 2203
Collège royal militaire, 2858
Combustible (Sources de), 1292
Commission de l'air, 3836
Construction navale, 618
Droits d'auteur, 3905
Gendarmerie à cheval, 2534
Guerre (Stocks de), 753
Immigration (Politique d'), 2644
Impôt sur le revenu, 2680
Indemnité de vie chère, 2157, 2620, 3590, 4415
Loi électorale, 319, 3157, 4292, 4346, 4541
Loi du service civil, 4324
Margarine, 3932
Primes à l'industrie du pétrole, 1456
Question ouvrière, 4619
Ressortissant canadien, 663, 788
Routes (Commissaire des grandes), 3080
Service naval, 4085
Smith (Sydney), 1264
Stations agronomiques, 971
Tarif des douanes de 1907, 4013
Transports par voie du Saint-Laurent. 710
Vérificateur, 1159

Fafard (J. Fernand) (L'Islet):
Fournier (Alf.), 1415
Jetée d'Algernon Rock, 1415
Port de Saint-Jean, 1415

Faillites (Loi des), 2609, 2961, 3198, 4234

Faillites (Loi des) (Texte français), 1093, 2610

Fauteuil de la présidence, 3748, 3756

Fêtes religieuses, 1535

Fielding (L'hon. William Stevens), (Queen-Shelburne):
Accise, 3862
Agents commerciaux, 1511, 3861
Arbitrage du Grand-Tronc, 2428, 2511, 2832
Arrangement franco-canadien, 1594
Assurance sur la vie des soldats, 4328
Auditeur général (Rapport de l'), 930
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 729, 746, 780
Bureau impérial des ressources minérales, 4571
Cession des ressources naturelles du Nord-Ouest, 2603
Chasse du Nord-Ouest, 4568
Chemins de fer (Personnel du dépt. des), 1700
Chemins de fer et marine, 1641
Chemins de fer nationaux, 1025, 1211, 4641
Ch. de fer Saint-Jean à Québec, 2204
Commission des grandes routes, 3075
Commission fédérale des ch. de fer, 3072
Commission du port de Montréal, 2208
Conseil des recherches scientifiques, 2945
Convention de commerce avec les Antilles, 2306
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2084
Convention commerciale avec la France, 2174, 2200
Convention relative aux oiseaux migrateurs, 2943
Cour permanente de justice internationale, 2143
Cours monétaire, 2209
Date de l'exposé du budget, 755, 2942
Discussion du budget, 3201
Discours du trône, 529
Douanes et accises, 3863, 4458
Dragage, 4044
Droits d'auteur, 3892
Edifices parlementaires, 4052
Edifices publics (Loyers d'), 4155
Election partielle, 2199
Emprunts et impôt, 590
Expropriation d'un terrain à Lévis, 1887
Fête de Victoria, 3757
Fonctionnaires des terres fédérales, 2123
Gazette (Article de la), 1416
Havres publics, 2280
Impôt sur le revenu, 4414
Instruments aratoires, 686
Loi de la convention, 4030
Loi électorale, 251, 3145
Loi des juges, 1602, 3062

Fielding (L'hon. William Stevens)—*Suite.*
Loi du Revenu de l'intérieur, 3786
Loi du Service civil, 2835, 4325, 4563
Loi de tempérance, 3962, 4444
Margarine, 3590, 3924, 3966
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1804
Nationalité canadienne, 2079
Obligations du Gouvernement, 1655
Pensions militaires, 655, 4435
Phares et service côtier, 4100
Piscifacture, 2235
Ports et rivières, 4049
Port de Saint-Jean, 4157
Prêt aux ch. de fer de l'Etat, 3105, 4388
Primes à l'industrie du pétrole, 1450
Procédure parlementaire, 1098
Question ouvrière, 4621
Recherches industrielles et scientifiques, 1465
Recherches scientifiques, 2237, 2756
Régime des protections politiques, 825
Réintégration des soldats, 4121
Représentation au Parlement, 1347
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2442
Ressortissant canadien, 663, 785
Retraite des fonctionnaires, 2540, 4334
Revenu spécial de guerre, 3797
Séances de la Chambre, 1869, 1885
Séances du mercredi, 1201
Séances du samedi, 2831, 2993
Service des signaux, 2046
Sixième provisoire, 1713, 2048
Surveillance maritime, 1531
Tarif douanier de 1907, 3759, 3782
Traité d'extradition, 2742, 3060, 3800
Travaux de la Chambre, 1416, 1417, 4128, 4520
Unions ouvrières catholiques, 1685
Usage des arsenaux, 922

Finances:
Auditeur général (Rapport de l'), 612
Banques (Dépôts des), 1659
Banques (Taxes payées par les), 2241
Belgique (Achats de la), 752
—(Crédit à la), 1023
—(Prêt à la), 592
Billets du Dominion, 1415
Billets et or, 1261
Budget (Comité permanent du), 2242
—(Date de l'exposé du budget), 1591, 2199, 2621, 2943
—(Exposé du), 3168, 3201
—(Prévisions), 1538
—(Renseignements sur le), 4130
Budget supplémentaire, 3801
Budget supplémentaire (Dépôt d'un), 3961
"Canadian Press, Limited", 577

Finances—*Suite.*
Change (Le), 591
Compagnies d'assurance non autorisées (Impôt sur les), 621
Conférence internationale, 1265
Contrat d'assurance (Projet relatif au), 2680
Crédit à la Roumanie, 1096, 1474, 2396
Crédit pour les sans-travail, 2678
Dépassements de crédit, 750
Emprunts domestiques, 580
Emprunt roumain, 2076
Finances du Canada, 2145
Formules déclaratoires, 1203
Formules d'impôts, 1264
Impôt sur les bénéfices d'affaires, 590
Impôt sur le revenu, 582, 590, 856, 1300, 2074, 2146, 2620, 2680, 2875, 3316, 3479, 3965
Impôt (L') sur le revenu et le français, 2679
Impôt sur les ventes (Perception de l'), 2559
"Kirkwood Steamship" (Cie), 577
Monnaie d'or, 621
Obligations du gouvernement, 1655, 2875
Papier-monnaie, 1023
Revenus et bénéfices, 855
Revenu et dépenses, 2673
Revenu spécial de guerre, 3793, 3801, 3802
Revenus de $200,000 et plus, 856
Sixième provisoire, 1711, 2048, 2141, 2146
Société des nations (Contribution à la), 1262
Tarif douanier, 923
Tarif américain et régime douanier du Canada, 4320
Tarif des douanes de 1907, 3998
Tarif (Enquête sur le), 3108
Tarif, produits des droits de douane, 1658
Tarif, relèvement des droits, 612
Tarif et loi d'urgence de Young, 3966
Tarifs courants de l'administration, 3143

Fiset (Le docteur), 984

Fontaine (Joseph-Eloi) (Hull):
Discours du trône, 217
Programme de construction maritime, 1985
Loi du Revenu de l'intérieur, 3787
Tarif douanier de 1907, 3784
Transports par voie du Saint-Laurent, 762
Unions ouvrières catholiques, 1682

Fortier (Hyacinthe-Adélard) (Labelle):
"Canadian Bar Association", 1119
Budget (Discussion du), 3474
Commission fédérale des chemins de fer, 3071

Fortier (Hyacinthe-Adélard)—*Suite.*
Construction maritime (Programme de), 1991
Discours du trône, 175
District judiciaire de Hull, 1107
Gendarmerie à cheval, 2537
Indemnité de vie chère, 2159
Loi des faillites, 2964
Margarine, 3937
Routes (Commission des grandes), 3077

Fortifications de Québec, 989

Foster (Le très hon. sir George Eulas) (ministre du Commerce):
Agents commerciaux, 1245, 1499, 3853
Agents de commerce aux Etats-Unis, 1023
Annuaire du Canada, 1458
Arrangement commercial, 1201
Arrangement franco-canadien, 1412, 1594
Auditeur général (Rapport de l'), 935
Australie et Nouvelle-Zélande (Service de vapeurs), 1528
Avance de l'heure, 1858
Brevets d'invention, 4525, 4616
Brunelle (La mère du sgt major), 1554
Budget (Discussion du), 3211
Chemins de fer nationaux, 1233
Comité permanent du budget, 2256
Comité de publication, 4631
Commandes grecques et roumaines, 1023
Commerce avec la Russie, 1025, 1096
Commission du blé, 2163, 2206
Conférence internationale industrielle, 2199
Conférence des premiers ministres, 2717
Convention de commerce avec les Antilles, 1593, 2301
Convention avec la France, 2172, 2200, 2242
Douanes et accise, 4459
Enquête sur le grain, 4032
Enquête du juge Snider, 3821
Films cinématographiques, 615
Griffenhagen & Cie, 616, 1591, 1862
Indemnité de guerre allemande, 3642
Service des Indes occidentales, 1523
Inspection du gaz, 623
Inspection des usines et des compteurs à gaz, 2997
Inspection des grains, 1480
Loi des brevets, 3060
Loi électorale, 316
Loi des grains (Application), 1475
Loi du service civil (1918), 2895
Loi sur la statistique, 3059
Malbaie-Tadoussac (Service à vapeur), 1867
Marine marchande (Comité impérial), 3589
Organisation des départements, 4628

Foster (Le très hon. sir George Eulas)—*Suite.*
Pensions militaires, 4439
Primes à l'industrie du pétrole, 1418
Primes à la fabrication de la toile, 1421
Prorogation, 4650
Recensement, 712
Rencensement (Commissaires du), 1158, 2144
Recensement (Fonctionnaires du), 613, 3316
Recenseurs, 752, 4031
Recherches industrielles et scientifiques, 1459, 2619, 2743, 2945
Régime des protections politiques, 820
Réorganisation du service civil, 2678
Société des nations, 47, 617 (Contribution du Canada), 2407
Staples (W. D.), 3317
Subventions postales et maritimes, 1520
Tabacs (Culture des), 1536
Tarif douanier de 1907, sucre, 3762
Traduction des discours français, 717
Travaux de la Chambre, 4128

Fournier (Alfred), 1415

Fournier (C.-A.) (Bellechasse):
Demandes de documents, 858
Discours du trône, 209
Edifices du Parlement, 4411
Epidémies et insectes nuisibles, 1051
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1839
Opium et drogues narcotiques, 2317
Ports et rivières, 4051
Protections politiques (Régime des), 854
Quai de Saint-Michel, 989
Quai de Saint-Valier, 987
Routes (Commission des grandes), 3082

Franco-Canadiens (Convention des), 784

Fraser (Evan E.) (Welland):
Loi électorale, 4311

Fripp (Alfred Ernest) (Ottawa):
Avance de l'heure, 2742
"Gilmour and Hughson, Limited", 1120
Griffenhagen & Cie, 616
Indemnité de vie chère, 2145
Loi du service civil, 4553
Magasins militaires à Ottawa, 3263
Martigny (A. Lemoyne de), 3775, 4063
"North American Trust Co.", 1118
Protections politiques (Régime des), 810
Loi des bonnes routes, 1264
Service naval, 4070

Fulton (Frederick John) (Cariboo) (C.-A.):
Discours du trône, 213

Gauthier, (L.-J.), 1157

Gauthier (Louis-Joseph) (Saint-Hyacinthe-Rouville):
Chemins de fer nationaux, 1222
Chemins de fer et marine, 1618
Discours du trône, 75
Représentation de Maisonneuve et de Gaspé, 2390
Routes (Commission des grandes), 4373

Gauvreau (Charles-Arthur) (Témiscouata):
Cantonniers de l'Intercolonial, 2074
Discours du trône, 395
Employés de l'Intercolonial, 590
Nationalité canadienne, 2079
Piscifacture, 2234
Recensement (Fonctionnaires du), 613
Revenu spécial de guerre, 3803
Renvoi de cantonniers, 1473
Réserves indiennes, 2216
Retraite des employés civils, 751, 988
"Standard" (Le), 592
Station de Sully, 1161, 1863

"Gazette" (Article de la), 1416

Gendarmerie à cheval, 588, 616, 857, 2394, 2532

George (A. D.), 1260

Gervais (Théodore) (Berthier):
Tabac, 1264
Tabacs (Culture des), 1536
Téléphone de Berthierville, 1261

"Gilmour and Hughson, Limited", 1120

Glass (Samuel Francis) (Middlesex-Est):
Brevets d'invention, 4525
Impôt sur le revenu, 4419
Margarine, 3929
Martigny (A. Lemoyne de), 4171
Primes à la fabrication de la toile, 1433
Stations agronomiques, 959

"Gleaner" (Journal le), 3642

"Globe" et **"Mail and Empire"** (citation), 2494

Gordon (George Newcombe) (Peterborough-Ouest):
Budget (Discussion du), 3602
Canal de la Trent, 3006
Code criminel, 3970
Construction maritime, 2014
Gardien civil, 4410
Indemnité de vie chère, 2158
Loi des faillites, 2967
Revenu spécial de guerre, 3796
Service naval, 4084
Traitement du personnel de la milice, 2337
Troupes expéditionnaires canadiennes, 621

Gould (Oliver Robert) (Assiniboïa):
Budget (Discussion du), 3720
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2118
Commission des grains, 1489
Cultivateurs mobilisés, 1380
Discours du trône, 344
District militaire n° 12, 2846
Entomologie (L'), 951
Epidémies et insectes nuisibles, 1050
Exportation de spiritueux, 857
Fléau de sauterelles, 856
Petite vérole, 1534
Ressources naturelles, 1370
Services des cadets, 2350
Traitement du personnel de la milice, 2330

Gouverneur général, 615, (Présentation du fauteuil de la présidence par S. E. le duc de Devonshire), 2755, (Adresse à S. E.), 4504 (Lord Byng), 4614

Graham, (A. M.), 2672

Grand-Tronc:
Actionnaires, 3756, 3800
Administrateurs, 3801
Arbitrage, 4507
Négociations, 3378

Grèce (Crédits à la), 578, 592

Griesbach (William Antrobus) (Edmonton-Ouest):
Cadets (Services des), 2351
Concessions pétrolifères, 689, 2075
Cour suprême de l'Alberta, 590
Fusil Ross, 2838
Intérêts garantis par les provinces de l'Ouest sur les ch. de fer, 2995
Pensions d'invalidité, 1262
Permis de pétrole et de gaz, 751
Pétrole (Le) du Nord-Ouest, 593
Personnel de l'immigration, 3124
Régime des protections politiques, 842
Solde d'état-major, 2847

Griffenhagen & Cie, 616, 1591, 1862

Guerre:
Dépenses de la, 2240
Fonds des cantines, 2241
Histoire de la, 1660

Guiteau (Abel), 690

Guthrie (L'hon. Hugh) (ministre de la Milice):
Aéroplanes au camp Borden, 1861
Agitateurs étrangers, 924
Anderson (A. H.), 752
Arsenaux (Usage des), 922

Guthrie (L'hon. Hugh)—*Suite.*
Ashley (T.) (Sergent), 3144
Assurance sur la vie des soldats, 4328
Aviation (Commission canadienne d'), 987
Black (A. H.), 752
Brackenbury, (G. R.), 752
Budget (Discussion du), 3324
Cadets (Services des), 2348
Cadran solaire du fort Lennox, 2144
Collège royal militaire, 2857
Commission de l'air, 3836
Corruption électorale, 1153
Discours du trône, 426
Donner (W. A.), 1659
Douglas (H. S.), 752
Elections fédérales (Loi), 2997
Equipement, 2357
Exercices annuels, 2345
Fête de l'armistice, 3262, 3833
Fonds des cantines, 1159, 2242
Fraudes électorales, 2082
Gardien civil, 4410
Guerre (Histoire de la), 1660
Guerre (Les stocks de), 753
Inspection d'armes et munitions, 2836
Liquidation, 2206
Loi électorale, 251, 267, 312, 2829, 3144, 4293
Loi des faillites, 2329, 2609, 2961, 3199, 4234
Loi des faillites (version française), 2610
Loi des juges, 2165
Loi des postes, 2167
Loi du service civil, 2834
Milice (Traitement du personnel de la), 2283
"North American Trust Co.", 1119, 1155
Ottawa (Magasins militaires à), 3263
Québec (Citadelle de), 1475
Québec (Fortifications de), 990
Réintégration des soldats, 4113
Commission britannique de remonte, 4411
Retraite des fonctionnaires, 4336
Scott (M. le Chanoine), 614
Secours aux démobilisés, 4319
Sixième provisoire, 2060
Solde d'état-major, 2842
Tapley (Le condamné), 994
Terrain d'exercices, 1158
Transport et fret, 2861
Troupe permanente, 2852

Halbert (Robert H.) (Ontario-Nord):
Discours du trône, 511

Halladay (Howard H.) (Bow River):
Destruction de clichés, 618
Discours du trône, 342
Prêt aux chemins de fer de l'Etat, 3100

Hansard (Publicité du), 2269

Harold (John) (Brant):
Discussion du budget, 3559
Douanes et accise, 4469
Représentation proportionnelle, 1580
Revenu spécial de guerre, 3806

Harrison (Charles Robert) (Nipissing):
Discours du trône, 237
Fonctionnaires du Nord-Canadien, 2995
Impôt sur le revenu, 4423

Hay (Thomas) (Selkirk):
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1016
Discours du trône, 403
Epizooties, 1089
Loi électorale, 3167, 4308
Margarine, 3944

Hearst (Publications de), 4234

Henders (Richard Coe) (Macdonald):
Discours du trône, 280
Instruments aratoires, 685
Loi électorale, 4296
Loi du Service civil (1918), 2935
Revenu spécial de guerre, 3808

Hickman (Prétendue expulsion de), 588

Hocken (Horatio Clarence) (Toronto-Ouest):
Chambre (Séances de la), 1880
Combustible (Sources de), 1290
Droits d'auteur, 3904
Immigration, 1410
Imprimerie Nationale, 1261
Lac des Bois, 4273
Logements ouvriers, 1161
Loi des juges, 1600
Loi du Service civil (1918), 2912
Martigny (A. Lemoyne de), 4066
Parlement (Description du), 1202
Promotions aux Postes, 1710
Québec (Victimes des troubles de), 1545

Hughes (L'hon. sir Sam) (Victoria-Haliburton):
Régime des protections politiques, 807

Hygiène publique: 3182 (Budget), 587 (Infection), 1893 (Rapport), 660 (Typhus),

Ile Perrot (Ponts de l'), 590

Immigration: 1153, 1382
Chinoise, 3263, 3888
Dépenses générales, 4188
Expositions, 4190
Gens dangereux, 1533
Immigrants atteints de maladies mentales, 3642

Immigration—*Suite.*
—polonais, 985
—renvoyés, 1659
Loi, 3059, 3883, 4014, 4413
Personnel, 3108
Petite vérole, 1534
(Politique d'), 2621
(Service d'), 1157
Typhus à la Grosse-Ile, 4234

Imprimerie Nationale:
Clichés, 618
Destruction de documents, 597, 614, 618, 1657
Nominations, 1261
Rapport du juge Snider, 1661

Industrie: Briquetterie de lignite, 688

Instruments aratoires, 682

Irlande (Parlement de l'), 619

Jacobs (Samuel William) (Georges-Etienne-Cartier):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 1096
Brevets d'invention, 4528
Cadets (Services des), 2348
Canadian Bar Association, 1119
Chemin de fer (Service de), entre Winnipeg et Québec, 2566
Code criminel, 3956, 3966
Commission de l'Air, 3841
Cour de justice internationale, 2763
Crédits à la Roumanie, 1474
Discours du trône, 515
Douanes et accise, 4458
Emprunt roumain, 2076
Epizooties, 1072
Esmonde (O. G.), 1593
Faillites, *Voir* Juges, Loi, etc.
Fête de l'armistice, 3833
"Foundation Co.", 4411
Immigration (Opportunité de la suspendre), 1390
—(Personnel de l'), 3108
—(Politique d'), 2639
Juges dans les causes de faillite, 1109
Loi électorale, 3160
Loi des faillites, 1092, 2609, 2962, 3061, 3199
Loi des faillites (version française), 1093, 2610
Lois d'intérêt privé, 1661
Loi des juges, 1604
Loi sur la tempérance, 4448
Margarine, 3940
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1825
Opium et drogues narcotiques, 2950
Prêts aux ch. de fer, 4221

Jacobs (Samuel William)—*Suite.*
Protection des forêts, 4566
Remonte (Commission britannique de), 4411
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2385
Représentation au Parlement, 1358
Service naval, 4078
Tarif douanier, 923
Tarif douanier de 1907, alcool, 3768
Revision du tarif, 2397
Transports par voie du Saint-Laurent, 766
Typhus à la Grosse-Ile, 4234

Johnston (Alexander), Réintégration, 661

Johnston (J. Fred.) (Last Mountain):
Bétail vivant, 1142
Budget (Discussion du), 3609
Commission des grains, 1482
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2116
Discours du trône, 448
Expositions agricoles, 1273
Exploitation du Grand-Tronc, 1158
Immigration, 1153
Indiens de l'Ouest, 2220
Loi électorale, 4307
Loi du Service civil, 4541
Réserves indiennes, 2217
Service extérieur des postes, 4601

Jour d'actions de grâce, 2144

Justice:
Code criminel (Modification), 2143, 2197
Codification des lois, impôt du revenu, 2873
Cour d'échiquier, 639
Cour suprême, 590
District judiciaire de Macleod, 2395
Donner (W. A.), 1659
Jeunes délinquants, 3818
Loi des juges, 1595, 1892, 2164, 2200, 4032, 4317
Loi des pénitenciers, 3798
Prisons et maisons de réforme, 3063
Ressortissant canadien, 599

Kay (Wm Frederic) (Missisquoi):
Agents recenseurs de Missisquoi, 4173
Commissaire du recensement, 1158
Erreur au sujet du vote sur la margarine, 4031
Formules déclaratoires, 1203
Fête (La) de Victoria, 3590
Loi de tempérance, 4320
Margarine, 3915
Pêche dans la baie de Missisquoi, 584
Recenseurs, 752
Revenu spécial de guerre, 4015

Kay (Wm Frederic)—*Suite.*
Terrain d'exercices de Farnham, 1158

Keefer (Francis Henry) (Port-Arthur et Kenora):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 747
Canal Welland, 3015
Combustible (Sources de), 1285
Commission du Lac des Bois, 2398
Edifices parlementaires, 4058
Gendarmerie à cheval, 2535
Lac des Bois, 4250
Loi des faillites, 2977
Loi du Sénat et de la Chambre (Modification de la), 608
Quais et ponts (Kingston), 4033
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2475
Retraite des fonctionnaires, 2539
Transports par voie du Saint-Laurent, 690, 770

Kemp (L'hon. sir Edward) (Toronto-Est):
Modification de la loi du Sénat et de la Chambre, 604

Kennedy (John Wilfred) (Glengarry et Stormont):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 737
Douanes et accise, 3876
Immigration, 1403
Margarine, 3927
Revenu spécial de guerre, 3804

Kennedy (Wm Costello) (Essex-Nord):
Cie de la Baie d'Hudson, 688
Discussion du budget, 3460
Direction des chemins de fer nationaux canadiens, 1158
Indemnité de vie chère, 2157
Transports par voie du Saint-Laurent, 701

King (L'hon. W. L. Mackenzie) (Prince) (I.P.-E.):
Adresse à Son Ex. le Gouv. général, 4505
Ames (Démission de sir Herbert B.), 1093
Arbitrage du Grand-Tronc, 2397, 2428, 2613, 2831, 2877
Auditeur général (Rapport de l'), 754, 924
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1190
Avance de l'heure, 2830
Budget (Date de l'exposé du), 1591, 2199
—(Discussion du), 3654
Budget supplémentaire, 3801
Chambre, séances du mercredi soir, 1024
—Séances du samedi, 2872
—(Travaux de la), 2198, 2873, 4032, 4129
Chemins de fer et marine, 1631
Chemins de fer nationaux, 1204

King (L'hon. W. L. Mackenzie)—*Suite.*
Chemins de fer nationaux (Le dossier des), 1026
Code criminel, 3891
Comité permanent du budget, 2258
Commission de l'air, 3843
Conférence des premiers ministres, 2686
Conservation de nos archives, 3002
Cour d'échiquier, 639
Discours du trône, 11
Douanes et accise, 3868
Droits d'auteur, 665, 2961, 3904
Elections complémentaires, 923
Elections fédérales (Loi des), 2997
Enquête du juge Snider, 3757, 3821, 3965
Enquête sur le tarif, 3108
Exploration des régions arctiques, 4167
Fabricants de papier, 2146
Fête de l'armistice, 3835
Fonctionnaires des terres fédérales, 2122
"Globe" et "Mail and Empire" (Citations), 2495
Ile Nauru, 4321, 4614
Immigration chinoise, 3889
Inspection du gaz, 623
Lac des Bois (Commission de contrôle du), 2079
Lac des Bois (Les eaux du), 3963, 4275
Loi électorale, 155, 249, 268, 317, 3144, 4303
Loi des faillites, 2981
Loi des juges, 2164, 2831, 2832, 4324, 4352
Loi du service civil (1918), 2891
Marine marchande, 1321
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1758, 1858
Ministre du Travail, 4617
Modification de la loi du Sénat et de la Chambre, 604
Motion d'ordre, 2196
Mutations dans les comités, 2424
Opium et drogues narcotiques, 2950
Owens (T. P.), décédé, 266
Parc Saint-Charles, 4646
Pénitenciers, 1130
Personnel de l'immigration, 3108
Présentation du fauteuil de la présidence, 3753
Prisons et maisons de réforme, 3064
Procédure parlementaire, 1243
Question ouvrière, 4620
Représentation au Parlement, 1322
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2459
Représentation proportionnelle, 1588
Ressortissant canadien, 599, 664
Ressources naturelles du Nord-Ouest (Cession des), 2599
Sixième provisoire, 1711, 2057
Vacance du siège de Leeds, 489
Wallace (T. C.), décédé, éloge, 157

King (L'hon. W. L. Mackenzie)—*Suite.*
White (Sir Thomas), 784

Knox (Andrew) (Prince-Albert):
Canal de la Trent, 3011
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1004
Crédits à la Roumanie et à la Grèce, 1263
Discours du trône, 550
Discussion du budget, 3471
Impôt sur le revenu, 856
Représentation de la Saskatchewan au Sénat, 2620
Trafic-voyageurs du réseau national, 2427

Lac des Bois (Eaux du), 1203, 2079, 2398, 3963, 4233, 4234

Lafortune (David-Arthur) (Jacques-Cartier):
Bonneteau (Le), 1898
Budget (Discussion du), 3728
Code criminel, 3970
Discours du trône, 299
Ponts, 590
Ponts de l'île Perrot, 619
Prêt aux ch. de fer, 4403
Routes (Commission des), 4375

Lalor (Francis Ramsey) (Haldimand):
Construction maritime (Programme de), 1944
Budget (Discussion du), 3715
Douanes et accise, 3878, 4460
Loi électorale, 315
Retraite des fonctionnaires, 2544

Lanctôt (Roch) (Laprairie-Napierville):
Discussion du budget, 3575
Impôt sur le revenu, 4422
Indemnité de vie chère, 2154
Loi des juges, 1608
Pont reliant Montréal à la rive Sud, 2265
Postes (Service extérieur des), 4603
Programme de construction maritime, 2004

Lang (Norman) (Humboldt):
Discours du trône, 350

Langlais (Georges Arnould), 2557

Lapointe (Ernest) (Québec-Est):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 744
Code criminel, 3968
Commission impériale, 2213
Conférences des premiers ministres, 2557, 2720, 2834, 4322
Convention commerciale avec la France, 2185
Discours du trône, 468
Elections fédérales, 4615
Explication sur un fait personnel, 489

Lapointe (Ernest)—*Suite.*
"Gleaner" (Article du journal le), 3642
"Globe" et "Mail and Empire" (Citation), 2494
Immigration de gens dangereux, 1533
Lac des Bois (Commission du), 2399
Loi électorale, 4313
Loi du service civil, 4559
Margarine, 3951
Enquête sur les naufrages, 2034
Procédure parlementaire, 979, 1244
Protections politiques (Régime des), 818
Quai flottant de Boswell, 4036
Quai flottant de Princess-Creek, 4040
Québec (Cie de téléphones élec. réunis de), 4166
Québec (District judiciaire de), 1106
Québec (Victimes des troubles de), 1542
Question ouvrière, 4621
Réintégration des soldats, 4120
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2451
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2366
Représentation au Parlement, 1337
Ressortiment canadien, 787
Service naval, 4083
Sixième provisoire, 2056, 2150
Société des nations (Contribution du Canada à la), 2418
Unions ouvrières catholiques, 1661
Tarif douanier de 1907, alcool, 3764
Tarif des douanes de 1907, 3999
Travail (Ministre du), 4617

Latchford (Le juge), 1536

Lavigueur (Henri-E.) (Comté de Québec):
Programme de construction maritime, 2017
Discours du trône, 287
Fiset (Le docteur) 984
Impôt (Perception de l'), sur le revenu, 2153
Indemnité de vie chère, 2159
Postes (Traitement du personnel des, 4594
Prêt aux ch. de fer, 4384
Quai flottant (Boswell), 4037
Service maritime et fluvial, 2034
Télégraphe et téléphone (Lignes de), 4612
Transports par voie du Saint-Laurent, 703
Unions ouvrières catholiques, 1685

Leduc (J.-Alfred) (Westmount-Saint-Henri):
Discussion du budget, 3521
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2825
Margarine, 3943

Léger (Auguste-Théophile) (Kent), (N.-B.):
Agriculture (Publicité des rapports de l'), 1098

Léger (Auguste-Théophile)—*Suite.*
Demandes de documents, 858
Dragage, 4041
Edifices publics, Nouveau-Brunswick, 2862
Entrepôts frigorifiques, 1060
Epizooties, 1074
Indiens du Nouveau-Brunswick, 2222, 4573
Industrie laitière, 1058
Lignes télégraphiques et téléphoniques, 4037
Margarine, 3819
Pêcheries, 4097
Pisciculture, 4097
Phares (Salaires des gardiens de), 2041
Ports et rivières, 4050
Port de Saint-Jean, 4157
Sheridan (John), 2673
Traitement du personnel des Travaux publics, 4141

Législation criminelle:
Code criminel, 4412

Jeu de bonneteau, 1412

Législation fiscale:
Impôt sur le revenu, 4317, 4413
Loi de finances, 4649
Revenu spécial de guerre, 4015

Lemieux (L'hon. Rodolphe) (Maisonneuve et Gaspé):
Accord franco-canadien, 1594
Agents commerciaux, 1515
Agents de trains, 1380
Air (Commission de l'), 3838
Arbitrage du Grand-Tronc, 2507, 2617
Archives (Conservation de nos), 3002
Assurance (Contrat d'), 2680
Atelier de ch. de fer à Saint-Hyacinthe, 2875
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1179
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 727
Boîtes à fruits, 4176
Boucher (Mme), 2679
Brunelle (La mère du sgt-major), 1554
Budget (Comité permanent du), 2242
Budget (Discussion du), 3296
(*Voir aussi* Prévisions budgétaires)
Burnham (Le docteur), 1556
Canal de la Baie Géorgienne, 2679
Chambre, ajournement de l'Ascension, 2742
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 606
Chambre (Présentation du fauteuil de la présidence), 3754
Chambre (Séances de la), 1875
Chambre (Travaux de la), 4408

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Suite.*
Chemin de fer (Service de), entre Winnipeg et Québec, 2562
Chemins de fer (Commission fédérale des), 3069
Conférences des assurances, 3142
Conférence des premiers ministres, 2696
Construction maritime (Programme de), 2124
Convention avec les Antilles, 1593, 2304
Convention commerciale avec la France, 2181, 2242
Cour de justice internationale, 2766
Destruction de documents, 597
Discours du trône, 183
Droits d'auteur, 3899
Eaux du lac des Bois, 4271
Eaux du lac Michigan, 2274
Elections (Directeur général des), 4606
Entrepôts frigorifiques, 1061
Exploration arctique, 4167
Expositions, 4190
Gaspé (Voies ferrées dans), 2559
Grève de Winnipeg (Elargissement des condamnés de la), 489
Immigration chinoise, 3888
Immigration (Dépenses générales de l'), 4189
Immigration (Loi de l'), 3884
Immigration (Personnel de l'), 3109
Impôt sur le revenu, 1300, 2143, 2680, 4415
Indemnité de vie chère, 1202
Industrie laitière, 4519
Jour d'Actions de grâces, 2144
Logements ouvriers, 1161
Loi électorale, 3146, 4312
Loi des faillites, 2968
Loi de l'immigration (*Voir* Immigration)
Loi des juges, 1892, 3062
Loi des postes, 2170
Loi du Service civil, 2908, 4326, 4348, 4545
Loi sur la tempérance, 4454
Service Malbaie-Tadoussac, 1867
Marine marchande, 1315
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1814
Margarine, 3944
Martigny (A. Lemoyne de), 3828, 4067, 4267
Nagle et Wigmore (Société), 3131
"North American Trust Co.", 1155
Opium et drogues narcotiques, 2956, 3061
Organisation des départements, 4628
Parc Saint-Charles, 4642
Pensions militaires, 4437
Permis de pêche, 2151, 4411
Postes (Loi des), 1655
Postes (Traitement du personnel des), 4586
Prévisions budgétaires, 1538

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Suite.*
(*Voir aussi* Budget)
Primes à l'industrie du pétrole, 1454
Protections politiques (Régime des), 815
Quai de Sandy-Beach, 987
Québec (Victimes des troubles de), 1550
Recherches nationales, 4627
Réclamations contre l'Allemagne, 4606
Réintégration des soldats, 4113
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2473
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2377
Ressources naturelles du Canada, 893
Retraite des fonctionnaires, 2542, 4341
Routes (Commission des grandes), 3081
Salaberry (Mlle de) (Pension à), 4130
Santé des animaux, 4578
Sixième provisoire, 1715, 2064
Snider (Le juge) (Rapport), 1661, 2496, 2996, 3965, 4506
Tarif américain et régime douanier du Canada, 4320
Traction (Surveillants du service de la), 1710
Travaux publics (Traitement du personnel des), 4139
Vie chère, 921
Washington (Projet d'ambassade à), 190

Lindsay (Général Wm Bethune), 688, 690

Liquidation, 2142, 2206

Logements ouvriers, 1161

Long (Charles Edwin) (North Battleford):
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1019

Lotbinière (Quais), 2670

Lowther (Le très hon. James W.)—Présentation du fauteuil de la présidence), 3749

Loyola (Collège), 583

MacKelvie (John A.) (Yale):
Discours du trône, 8

Mackie (Henry Arthur) (Edmonton-Est):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 721
Lindsay (Général), 688, 690
Patentes pour entrepôt, 592
Pétrole du bassin du Mackenzie, 613
Sables pétrolifères, 687
Dépenses de découverte du pétrole, 712
Exploitation des sources de pétrole, 914
Régime des protections politiques, 845
Ressources naturelles du Canada, 898

Mackie (Herbert J.) (Renfrew-Nord):
Quai de Pembroke, 4611

Maclean (L'hon. A. K.) (Halifax):
Accise, 3860
Agents commerciaux, 3853
Antorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1186
Chemins de fer et marine, 1609
Chemins de fer nationaux, 1231
Convention de commerce avec les Antilles, 2308
Discours du trône, 327
Douanes et accise, 4459
Edifices parlementaires, 4055
Gendarmerie à cheval, 2534
Enquête sur les grains, 4031
Loi électorale, 316, 4305
Loi du service civil, 2877, 4549
Loi sur la tempérance, 4447
Margarine, 3956
Marine commerciale, 923
Marine marchande (Loi relative à la), 2609
Opium et drogues narcotiques, 2951
Ports publics, 1201, 2278
Recherches scientifiques (Conseil des), 2948
Retraite des fonctionnaires, 2543
Tarif des douanes de 1907, 4014

Maclean (William Findlay) (York-Sud):
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1018
Combustible (Sources de), 1293
Emplois réguliers aux vétérans, 985
Expositions, 4191
Permanence d'anciens combattants, 713
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2381
Ressortissant canadien, 786
Toronto (Bureau de poste de), 751
Transports par voie du Saint-Laurent, 765

MacNutt (Thomas) (Saltcoats):
Discussion du budget, 3744
Ch. de fer de la Baie d'Hudson, 2677
Concessions de homesteads, 2558
Discours du trône, 540
Fonctionnaires du recensement, 3316
Graham (A. M.), 2672
Loi électorale, 4299
Vétérans de la marine, 3479

McCoig (Archibald Blake) (Kent) (Ont.):
Budget (Discussion du), 3564
Discours du trône, 90
Exercices annuels, 2347
Exportation de pommes, 1537
Indemnité de vie chère, 2075, 2155
Inspection du gaz, 639
Instruments aratoires, 682
Milice (Traitement du personnel de la), 2329
Pièces de remplacement des machines agricoles, 599

McCoig (Archibald Blake)—*Suite.*
Primes à la fabrication de la toile, 1429
Routes (Commission des grandes), 4362
Stations agronomiques, 963

McCrea (Francis N.) (Sherbrooke):
Cadets (Services des), 2349
Construction maritime (Programme de), 1989
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2806
Impôt sur le revenu, 4418
Lac des Bois, 4286
Prêt aux ch. de fer, 4229

McCurdy (L'hon. Fleming Blanchard) (ministre des Travaux publics):
Berthierville (Téléphone de), 1261
Chambre (Salle des séances), 1095
Dragage, 4041
Drague "Internationale", 2242, 2559
Edifice du Parlement, 4052, 4411
Edifices publics (Garde, etc., des), 4152
Edifices publics, 4161
Edifices publics (Loyers d'), 4154
Edifices publics Nouveau-Brunswick, 2862
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2791
Edifice public à Prince-Rupert, 581
"Foundation Co.", 4411
Galerie nationale, 2739
Halifax (Bassin de radoub d'), 581
Ile Perrot (Pont de l'), 619
Imprimerie (Annexe à l'), 1415
Inscription française sur la colonne à l'entrée du Parlement, 582
Lieux historiques, 4613
Loyola (Collège), 584
Malbaie (Travaux à la), 619
Pont reliant Montréal à la rive Sud, 2266
Pont roulier, 588
Ponts et chaussées, 4045
Ports et rivières, 4038, 4049, 4050
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, 4165
Port de Saint-Jean, 1415, 4157
Prince-Rupert (Achat d'un terrain à), 985
Quai flottant, Boswell, 4036
Quai flottant, Princess-Creek, 4040
Quai de Chicoutimi, 988
Quai de Pembroke, 4608
Quai de Saint-Valier, 987
Quai de Sandy-Beach, 987
Rivières Stikine et Dease, 1160
Routes (Grandes) de la Matapédia, 2558
Saint-Romuald (Bureau de poste de), 619
Sénat (Peintures ornant le), 580
Télégraphe et téléphone (Lignes de), 4037
Toronto (Edifice de la douane à), 3832
Travaux publics (Acheteur pour les), 2735
—(Ingénieurs des), 2736
—(Traitement du personnel des), 4140
Victoria (Cale sèche à), 579

McDermand (Sydney S.) (Elgin-Est):
Commerce de fruits, 1503
Inspection du gaz, 629

McDonald (Angus) (Témiscamingue).
Assemblées de fonctionnaires, 3478
Conseils Whitley, 2874
Construction maritime (Programme de), 1926
Fonctionnaires démobilisés, 3589
Immigration, 1409
Indemnité de vie chère, 3143
Réorganisation du service civil, 2678
Retraite des fonctionnaires, 2874
Service civil (Bureau d'appel du), 2874
Snider (Enquête du juge), 3264
Tarifs courants de l'administration, 3143

McGibbon (Peter Robert) (Argenteuil):
Fonctionnaires civils, 622
Personnel du département des Chemins de fer, 1701

McGibbon (Peter) (Muskoka):
Accise, 3848
Assurance sur la vie des démobilisés, 4426
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 744
Budget (Discussion du), 3567
Cadets (Services des), 2356
Canal Welland, 3018
Code criminel, 3967
Construction maritime (Programme de), 1946
Discours du trône, 158
Epizooties, 1084
Expositions agricoles, 1269
Hygiène publique, 3189
—(Rapport du dépt), 1893
Inspection du gaz, 634
Loi électorale, 3157
Opium et drogues narcotiques, 2315
Pensions militaires, 4443
Recherches scientifiques (Conseil des), 2947
Réintégration des soldats, 4118
Revenu spécial de guerre, 3808
Stations agronomiques, 976

McIntosh (John Charles) (Nanaïmo):
Rapport du juge Eberts, 4320

McIsaac (James) (King) (I.-P.-E.):
Budget (Discussion du), 3454
Chemins de fer nationaux, 4637
Discours du trône, 5
Ports et rivières, 4050
Commission des grandes routes, 4373

McKenzie (Daniel D.) (Cap-Breton-Nord et Victoria):
Agriculture (Publicité des rapports de l'), 1099

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Alderson (Geo. B.), 2324
Antilles (Service des), 1525
Appointements, 4585
Arbitrage du Grand-Tronc, 2497, 4507
Assurance sur la vie des soldats, 4328
Australie et Nouvelle-Zélande (Service), 1529
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 780
Budget (Discussion du), 3337
Burnham (Le docteur), 1562
Canaux de la Trent et Welland, 3048
Chemins de fer et marine, 1636
Chemins de fer nationaux, 1237, 4642
Code criminel, 3972
Combustible (Sources de), 1388
Cour permanente de justice internationale, 2777, 3066
Discours du trône, 41
Douanes et accise, 3867, 4458
Eaux du lac des Bois, 2401
Edifices publics, 4161
Edifices publics (Garde, etc.), 4151
Edifices publics, Nouveau-Brunswick, 2867
Epidémies et insectes nuisibles, 1054
Fusil Ross, 2837
Gendarmerie à cheval, 2536
Grand-Tronc (Intérêts du), 1534
Grand-Tronc (Négociations avec le), 3378
Havres publics, 2280
Immigration (Personnel de l'), 3139
Impôt sur le revenu, 4414
Indiens du Nouveau-Brunswick, 4575
Inspection des fruits, 1069
Inspection du gaz, 624
Inspection des grains, 1481
Inspection des usines et des compteurs à gaz, 2997
Jeunes délinquants, 3818
Lignite (Commission du), 4572
Loi électorale, 319, 3145, 4309
Loi des faillites, 2978
Loi du service civil, 2835, 4354
Loi sur la statistique, 3818
Loi sur la tempérance, 4450
Marine marchande, 1309
Martigny (A. Lemoyne de), 3827
Milice (Traitement du personnel de la), 2286
Oiseaux migrateurs (Convention relative aux), 2944
Opium et drogues narcotiques, 2316
Pénitenciers, 1126
Pensions militaires, 656, 4442
Ports (Dépenses aux différents), 4182
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, 4164
Port de Saint-Jean, 4159
Prêt aux chemins de fer, 4215, 4384
Primes à la fabrication de la toile, 1434

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Prisons et maisons de réforme, 3063
Produits laitiers, 3820
Protections politiques (Régime des), 850
Québec (Victimes des troubles de), 1547
Recherches scientifiques, 2758
Réforme du Sénat et de la Chambre, 676
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2467
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2382
Ressortissant canadien, 796
Retraite des fonctionnaires, 4340
Revenu spécial de guerre, 4017
Service naval, 4085
Subventions postales et maritimes, 1521
Tarif des douanes 1907, 4007
Traitement du personnel des travaux publics, 4143
Transport et fret, 2860
Transports par voie du Saint-Laurent, 711, 755

McLean (Hugh Havelock) (Royal):
Loi des juges, 1597

McMaster (Andrew Ross) (Brome):
Administrateurs de compagnies particulières, 2277
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1196
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 783
Budget (Discussion du), 3219
Bureau impérial des ressources minérales, 4571
Cadets (Service des), 2355
Canaux de la Trent et Welland, 3031
Chemins de fer et marine, 1644
Code criminel, 3977
Commission de l'air, 3839
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2100
Convention commerciale avec la France, 2187
Discours du trône, 66
Douanes et accise, 4482
Edifices parlementaires, 4057
Epizooties, 1071
Erable (Produits de l'), 2612
Exercices annuels, 2347
Grand-Tronc, 619, 620
Impôt sur le revenu, 3316
Inspection de fruits, 1066
Intérieur (Personnel de l'), 1365
Lac des Bois, 4268
Loi électorale, 3152, 4313
Loi des faillites, 2986
Loi des postes, 2167
Loi sur la tempérance, 4447, 4455
Monnaies étrangères, 1159

McMaster (Andrew Ross)—*Suite.*
Nord-Canadien, 620
Primes à la fabrication de la toile, 1425
Primes à l'industrie du pétrole, 1419
Prisons et maisons de réforme, 3064
Recherches industrielles et scientifiques, 1459
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2379
Représentation proportionnelle, 1584
Ressortissant canadien, 665, 786
Commission des grandes routes, 4367
Sénat et Chambre des communes (Modification de la loi du), 600, 679
Service naval, 4082
Sixième provisoire, 2059
Société des nations (Contribution du Canada à la), 2416
Tarif des douanes, 1907, 4003

McQuarrie (Wm Garland) (New Westminster):
Immigration, 1396
Logements ouvriers, 1170
Ressources naturelles du Canada, 879
Revenu spécial de guerre, 3808

Maharg (John A.) (Maple Creek):
Budget (Discussion du), 3419
Canaux de la Trent et Welland, 3052
Chambre (Séances de la), 1883
Construction maritime (Programme de), 1956
Discours du trône, 496
District militaire, n° 12, 2848
Inspection des grains, 1478
Transports par voie du Saint-Laurent, 766

Maisonneuve et Gaspé (Représentation de), 2362, 4508

Malbaie (Service de vapeur), 1564

Manion (Robert James) (Fort-William-et-Rivière-à-la-Pluie):
Discussion du budget, 3286
Discours du trône, 360
Loi du Revenu de l'intérieur, 3790
Loi du Service civil, 4562
Margarine, 3940
Opium et drogues narcotiques, 2314, 2955
Prêt aux ch. de fer de l'Etat, 3103
Recherches industrielles et scientifiques, 1468
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2465
Ressources naturelles du Canada, 859
Transports par voie du Saint-Laurent, 699

Marcil (L'hon. Charles) (Bonaventure):
"Atlantic-Quebec and Western", 587
Chemin de fer de Gaspé, 984
Ch. de fer nationaux et Gaspé, 2677
Edifices parlementaires, 4058
Inscriptions sur la tour, 4616
Inspection du gaz, 624
Marcil (Louis-T.) et (Joseph), 2995
Marcil (L.-T.), 3589
Pêche au saumon, 1413
Pension à Joseph Marcil, 3963
Permis de pêche, 2558
Pont roulier, 588
Ponts et chaussées, 4046
Ports et rivières, 4051
Poste de Bonaventure et Gaspé, 591
"Quebec-Oriental Ry.", 587
Recensement, 712
Ressortissant canadien, 794
Grande routes de la Matapédia, 2558
Saint-Alexis (Station de), 2427, 3641
Service ferroviaire, 587
Service des trains de l'Etat, 3963
Services des trains dans Gaspé, 2677
Service de traversier, 587
Services de vapeurs, 2558

Marcil (Joseph), 3963

Marcil (Louis-T.) et (Joseph), 2995

Marcil (L.-T.), 3589

Marcile (Joseph-Edmond) (Bagot):
Chemins de fer nationaux, 586
Société des nations, 617

Marine:
Algernon Rock (Jetée d'), 1415
"Canadian Recruit", 589
"Canadian Sapper", 751
Chantiers maritimes de Sorel, 582, 2074, 2672
Chemins de fer et marine de l'Etat, 1609, 1795, 2142
Chenal maritime, 2037
Constructions maritimes (Programme de), 1899, 2122
Construction de navires, 614, 618, 1720
"Dominion Ship and Repairs Co.", 3480
Dragues du chenal du Saint-Laurent, 2074
Dragues et remorqueurs, 582
Esperanto (L'), 4411
Havres publics, 278
Jetée d'Algernon Rock, 1415
"Laurentian", 1379
Marine commerciale, 923, 1535, 3143
Marine marchande, 584, 714, 923, 1301, 1533, 2608
"Monreal Dry Dock and Ship Repairing Co.", 2240

Marine—*Suite.*
Naufrages (Enquête sur les), 2034
Navires en acier, 579
Navires de l'Etat, 2242
Navires réquisitionnés, 2996
"Niobé" (Le) et le "Rainbow", 687
Pensions des pilotes, 1537
Phares (Salaires des gardiens de), 2040
Phares et service côtier, 4100
Ports publics, 1201
"Prince Rupert Dry Dock Engineering Co.", 3480
Québec (Cie de Navigation de), 2829
—(Port de), 1300
Renseignements sur la marine, 1473
Sentence arbitrale, 2241
Service maritime et fluvial, 2025
Service naval, 4070
Service de Tadoussac à la Baie Sainte-Catherine, 751
Services des signaux, 2043
Services de vapeurs, 2558
Traversée Campbellton et Cross Point, 587
Vapeur "Beaver", 1710
Vapeur "Recruit", 1413
Vapeurs de l'Etat, 711
Vapeurs: "Voyageur", "Gunner", "Farmer" "Victor", "Signaller", "Miller", "Conqueror", "Commander", "Planter", "Spinner", "Leader", "Navigator", "Otter", "Ranger", "Seigneur", "Squatter", "Pioneer", 1414
Vétérans de la marine, 3479

Martigny (A. Lemoyne de), 3775, 3821, 4062, 4167, 4267

Martin (Peter Francis) (Halifax):
Commission des grandes routes, 4375
Traitement du personnel des Travaux publics, 4150

Massey (M.), 3060

Medicine-Hat (Vacance), 1201

Meighen (Le très hon. Arthur) (premier ministre):
Accord commercial, 1300
Accord franco-canadien, 1382, 1595
Adams (Capitaine), 922
Adams (Henry C.), 1265
Administrateurs de compagnies particulières, 2278, 3801
Alderson (Geo. B.), 2325
Ames (Sir H. B.) (Démission de), 1095
Amqui (Station d'), 1204, 1260
Arbitrage du Grand-Tronc, 1534, 2076, 2298, 2397, 2428, 2499, 2613, 2831, 2876, 3798, 4507

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite.*
Archives (Conservation de nos), 3005
Assurance des soldats démobilisés, 646, 4327, 4427
Auditeur général (Rapports de l'), 924
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1184
Avance de l'heure, 2742, 2830, 2854
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 580, 743, 779, 1096, 4615
Biggar (H. P.), 2395
Bœuf musqué, 4615
Budget (Date de l'exposé du), 2621, 2943
Budget (Discussion du), 3378
Budget (Renseignements sur le), 4130
Burnham (Le lieut.-col.), 591
Burnham (Le docteur), 1559
Byng (Lord), 4614
Cabinet impérial (Projet de), 1417
"Canadian Press, Limited", 577
Canal de la Baie Géorgienne, 2679
Canal de force motrice de Chippewa, 2496
Censure (Règlements de la), durant la guerre, 593
Chambre, fête de l'Ascension, 2742, 2830, 2993
—Ajournement de Pâques, 1024
—Durée des séances, 1882
—Fête de Victoria, 3590, 3757, 3798
—Fauteuil de la présidence, 3751, 3756
—Jours de congé, 1416
—Personnel, 2740
—(Réforme du Sénat et de la), 603, 673
—Restaurant, 2073
—Séances du mercredi soir, 1024, 1201
—Séances du samedi, 2831, 2872, 2993
—(Travaux de la), 1416, 2199, 2873, 3798, 4032, 4129, 4410, 4521
Chambres de commerce, formules françaises, 3377, 3432
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 996
Chemins de fer nationaux, 1206
—(Cession des), 1534
—(Correspondance relative aux), 1538
Chemins de fer nationaux (Dossier des), 1025
Chemins de fer nationaux (Rapport des), 807
Chemin de fer, service entre Winnipeg et Québec, 2567
Codification des lois, impôt sur le revenu, 2873
Combustible (Sources de), 1297, 1472, 4317
Comité relatif aux ch. de fer et à la marine, 1887
Comités (Mutations dans les), 2424
Commerce avec les Antilles, 1300
Commissaire (Le) en chef des ch. de fer, 2076

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite.*
Commissariat à Londres, 2489
Commission du blé, 1379
Commission de contrôle du lac des Bois, 2079, 2399, 4233
Commission du service civil, 1413
Commission du tarif, 1153
Conférence impériale, 578, 1096
Conférence internationale du commerce, 2075
Conférence des métiers, 1534, 1592
Conférence des premiers ministres, 2556, 2620, 2689, 3376, 4322
Conseils Whitley, 2874
Construction maritime (Programme de), 2023
Convention franco-canadienne, 622, 784
Cooper (Le colonel John A.), 713
Crédit à la Roumanie, 1474, 2396
Crédits pour les sans-travail, 2678
Décorations étrangères, 1159
Demande de documents, 3377
Destruction de documents, 598, 1657
Discours du trône, 29
Commission des eaux limitrophes, 1095
Eaux du lac des Bois, 1203, 1260, 3963, 4234
Eaux du lac Michigan, 2276
Edmonton (Bureau de l'ingénieur à), 4616
Election partielle, 2199
Engrais chimiques, 2281
Erable (Produits de l'), 2942
Expédition arctique, 4167
Exploration de l' "Arctic", 4174
Fabricants de papier, 2146
Fêtes religieuses, 1535
Fonctionnaires (Assemblées de), 3478
Formules françaises, 2873
Gaspé (Voies ferrées dans), 2562
Gauthier (L.-J.), député, 1157
Gouverneur général (Adresse à Son Ex. le), 4504
Gouverneur général (Nomination d'un), 4506
Grains (Enquête sur les), 1711, 2679
Grand-Tronc (Actionnaires du), 3756, 3800
—(Aide au), 1534
—(Echéances du), 1592
—(Intérêts du), 1534
—(Négociations avec le), 3378
Grèves au Canada, 583
Immigration, 1153
Impôt sur le revenu, 1301, 2620, 2875
Indemnité de guerre du Canada, 659
Indemnité de vie chère, 988, 1202, 1260, 1381, 2075, 2160, 3590
Instruments aratoires, 686
Intérieur (Personnel de l'), 1362
Jour d'actions de grâces, 2144
Langlais (Georges-Arnoult), 2557

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite.*
Lindsay (Le général), 688
Logements ouvriers, 1161
Loi de la conservation, 4018
Loi électorale, 154, 249, 266
Loi des juges, 1603, 2164, 2200
Loi de l'opium, 1093
Loi du service civil, 2831, 2832, 4323, 4557, 4649
Loi sur la statistique, 3818
Loi sur la tempérance, 754, 4455
Loi des territoires du Nord-Ouest, 4173
Lois d'intérêt public, 2874
Marchandises allemandes, 754, 1381
Margarine, 3590, 3950
Marine marchande, 1319
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1626, 1795, 1843, 1852
Marine (Renseignements sur la), 1474
Massey (M.) (Entrevue avec), 3060
Obligations de l'Etat, 2875
Organisation des départements, 4630
Ottawa (Commission d'embellissement d'), 2994
Owens (T. P.) décédé (Eloge de), 266
Parc Saint-Charles, 4647
Parlement (Description du), 1202
Parlement d'Irlande, 619
Pensions aux anciens fonctionnaires civils, 3963
Pensions militaires, 649, 4431, 4332
Pétrole, concessions de terrains pétrolifères, 2075, 2429
—(Dépenses de découverte du), 712
—(Exploitation des sources de), 918
—du bassin du Mackenzie, 613
—du Nord-Ouest, 595
—Sables pétrolifères, 687
—Terrains pétrolifères, 688
Pièces de machinerie agricole, 599
Prêt aux gouvernements provinciaux, 4624
Prévisions budgétaires, 1539
Procédure parlementaire, 1097, 1242
Produits laitiers, 3820
Question ouvrière, 4619
Recherches nationales, 4627
Réclamations pécuniaires, 753, 1858, 2073
Redevances imposées aux navires canadiens, 714
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2373, 4508
Représentation de la Saskatchewan au Sénat, 2620
Représentation au Parlement, 1329
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2430
Représentation proportionnelle, 1591
Réserve des Indiens du Sang, 1859, 2144

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite.*
Ressources naturelles du Nord-Ouest (Cession des), 1368, 2594
Retraite des fonctionnaires, 751, 989, 2874, 4616
Rotonde de Sainte-Foye, 859
Seferovitch (Le capitaine), 621
Service civil (Bureau d'appel du), 2874
Sixième provisoire, 1713, 2051, 2152
Shaughnessy (Lord) (Proposition de), 2493, 2555
Snider (Enquête du juge), 1661, 2074, 2496, 2996, 3264, 3757, 4507, 4524
Société Nagle et Wigmore, 3134
Société des nations (Contribution du Canada à la), 2407
Soldats démobilisés, 749
"Standard" (Le), 592
Station de Sully, 1161, 1863
Tarif (Revision du), 2397
Tour (Inscription sur la), 4616
Traduction des discours français, 718
Traité franco-canadien, 593
Travail (Ministre du), 4617
Tribunal de commerce (Frais du), 614
Troupes Alliées en Allemagne, 613
Typhus à la Grosse-Ile, 4234
Unions ouvrières catholiques, 1674
Vacance du siège de Leeds, 489
Veniot (L'hon. M.), 3747, 3775
Vétérans (Secours aux), 2742
Vie chère, 921
Wallace (T. G.), décédé (Eloge de), 157
Washington (Représentant à), 687

Mewburn (L'hon. Sydney Chilton) (Hamilton-Est):
Brevets d'invention, 4528
Cadets (Services des), 2349
Ch. de fer et marine de l'Etat, 2142
Commission des monuments de l'armée canadienne, 2619
Fortifications de Québec, 991
Milice (Traitement du personnel de la), 2332
Pensions militaires, 652
Traduction des discours français, 718

Michaud (Pius) (Restigouche-et-Madawaska):
Bétail canadien (Embargo sur le), 580, 4615
Change (Le), 591
Chemins de fer (Personnel du dépt. des), 1693
Chemin de fer Saint-Jean-Québec, 1537, 2077
Discours du trône, 447
Dragage, 4044

Michaud (Pius)—*Suite.*
Edifices publics, Nouveau-Brunswick, 2863
Edmunston (Bureau de poste d'), 3479
Engrais chimiques, 2283
Grand-Tronc (Terminus du), 1416
Indiens du Nouveau-Brunswick, 4574
Martigny (A. Lemoyne de), 3822
Pensions militaires, 4438
Permis de pêche, 2152
Ponts et chaussées, 4046
Poteaux de cèdre, 1156
Tarif (Commission du), 1153
Wilson (Le juge), 1658

Middlebro (William Sora) (Grey-Nord):
Arbitrage du Grand-Tronc, 2519
Loi des faillites, 2986
Régime des protections politiques, 849
Représentation au Parlement, 1325

Milice:
Aéroplane au camp Borden, 1861
Arsenaux (Usage des), 922
Cadets (Services des), 2348
Cadran solaire du Fort-Lennox, 2144
Equipement, 2357
Exercices annuels, 2345
Gardien civil, 4410
Inspection d'armes et munitions, 2836
Magasins militaires à Ottawa, 3263
Service topographique, 2860
Solde d'état-major, 2842
Terrain d'exercices, 1158
Traitement du personnel de la milice, 2283
Transport et fret, 2860
Troupe permanente, 2851

Mines:
Commission impériale, 2213
Concession de terrains, 578
Concession de terrains pétrolifères, 689, 2075, 2429
Permis de pétrole et de gaz, 751
Pétrole (Dépenses de découverte), 712
Pétrole du bassin du Mackenzie, 613
Pétrole du Nord-Ouest, 593
Sables pétrolifères, 687
Terrains pétrolifères de l'Alberta, 688

Molloy (John Patrick) (Provencher):
Discours du trône, 506
Enquête sur les grains, 2679
Epizooties, 1078
Hôtel Fort-Garry, 1379
Lac des Bois (Eaux du), 4263
Réserve des Indiens du Sang, 1858, 2144, 2426, 2673

Monnaie:
Monnaies étrangères, 1159

Monnaie—*Suite.*
Loi du cours monétaire, 2208, 2320

Montreal Locomotive Co., 712

Morphy (H. B.) (Perth-Nord):
Agents commerciaux, 1509, 3856
Arbitrage du Grand-Tronc, 2509
Budget (Discussion du), 3512
Combustible (Sources de), 1294
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 670
Chambre (Séances de la), 1877
Chemins de fer nationaux, 4641
Code criminel, 3983
Commission des grandes routes, 4371
Douanes et accise, 3847
Droits d'auteur, 3902
Epizooties, 1087
Hansard (Publicité du), 2272
Immigration (Personnel de l'), 3138
Inspection du gaz, 635
Loi des faillites, 2983
Loi du service civil (1918), 2932
Pensions militaires, 4443
Piscifacture, 2234
Primes à la fabrication de la toile, 1421
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2456
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2383
Ressortissant canadien, 786
Retraite des fonctionnaires, 4179
Service géologique, 2193
Solde d'état-major, 2842
Stations agronomiques, 973
Tarif des douanes de 1907, 4012

Mowat (Herbert Macdonald) (Parkdale):
Agents commerciaux, 1508
Arbitrage du Grand-Tronc, 2516
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1194
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 611
Code criminel (Modification du), 2143, 3991
Commissaire en chef des ch. de fer 2075
Discours du trône, 177
Droits d'auteur, 3895
Eaux du lac des Bois, 2402
Edifices parlementaires, 4060
Logements ouvriers, 1175
Loi électorale, 319
Loi des faillites, 2978
Loi des juges, 3063
Loi sur la tempérance, 4448
Lois d'intérêt privé (Procédure parlementaire), 1661
Margarine, 3926
"North American Trust Co.", 1154

Mowat (Herbert Macdonald)—*Suite.*
Transports par voie du Saint-Laurent, 703

Murphy (L'hon. Charles) (Russell):
Accord franco-canadien, 1412
Adams (Le capitaine), 921
Arbitrage du Grand-Tronc, 1533
Auditeur général (Rapport de l'), 937
Budget (Date du), 924
Budget (Discussion du), 3694
Byng (Lord), 4614
Cabinet impérial (Projet de), 1417
Canal de force motrice de Chippewa, 2496
Cantines (Fonds des), 1159
Chemins de fer nationaux, 1225
—Salaires des employés du réseau de l'Etat, 1709, 1775
Code criminel, 3996
Collège royal militaire, 2859
Commerce avec la Russie, 1025
Conférence impériale, 1096
Conférence des métiers, 1534
Conférence des premiers ministres, 2619
Eaux du lac des Bois, 2080
Edifice du parlement, 4131
Elections (Rapports d'), 592
Employés de l'Imprimerie, 1158
Galerie nationale, 2739
Gendarmerie à cheval, 588, 2533
Gouverneur général, 615
Griffenhagen (Société), 1591
Hickman, 588
Immigrants atteints de maladies mentales, 3642
Immigration (Personnel de l'), 3111
Imprimerie (Annexe à l'), 1415
Inspection du gaz, 625
Loi du service civil, 2833, 2922, 4326
Marine et chemins de fer de l'Etat, 1847
Martigny (A. Lemoyne de), 3826
Massey (M.) (Entrevue de), 3060
Nationalité canadienne, 2078
Prêt aux chemins de fer, 4197
Procédure parlementaire (Radiation de lettres fantaisistes), 3317
Québec (Victimes des troubles de), 1546
Recherches industrielles et scientifiques, 1464, 2747
Représentant à Washington, 687
Ressortissant canadien, 789
Revenu et bénéfices (Perception de l'impôt sur les), 855
Routes (Commission des grandes), 3086, 4362
Shaughnessy (Lord) (Proposition de), 2943
Sixième provisoire, 2054
Snider (Enquête du juge), 4507
Taxes de luxe, 615
Traduction des discours français, 718

Murphy (L'hon. Charles)—*Suite.*
Transports par voie du Saint-Laurent, 768

Murray (G. M.), 2677

Myers (Edward Thomas Wordon) (Kindersley):
Discours du trône, 398
Impôt sur le revenu, 2074

Nagle & Wigmore (Société), 3131

Nationalité canadienne, 2077

Naturalisation (Loi de), 2493

Nauru (Ile de), 4321, 4614

Nesbitt (Edward Walter) (Oxford-Nord):
Arbitrage du Grand-Tronc, 2512
Assurance sur la vie des démobilisés, 4428
Discussion du budget, 3308
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 668
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1014
Chemins de fer et marine, 1643
Discours du trône, 61
Douanes et accise, 4462
Epizooties, 1083
Expositions agricoles, 1272
Immigration, 1388
Inspection du gaz, 628
Logements ouvriers, 1168
Loi électorale, 315
Loi des faillites, 2985
Loi du service civil (1918), 2922
Loi sur la tempérance, 4447
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1825
Pensions militaires, 652, 4437
Retraite des fonctionnaires, 4340
Revenu spécial de guerre, 3794, 3806
Santé des animaux, 4580
Stations agronomiques, 972
Tarif des douanes de 1907, 3783, 4002
Transports par voie du Saint-Laurent, 758

Newcombe (E. F.), 1024

Nicholson (George Brecken) (Algoma-Est):
Arbitrage du Grand-Tronc, 2618
Budget (Discussion du), 3355
Canal de la Trent, 3028
Discours du trône, 291
Loi électorale, 3158
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1834
Recherches industrielles et scientifiques, 1465
Sixième provisoire, 2070

Nicholson (Donald) (Queen) (I.-P.-E.):
Aide à la voirie de l'Ile du Prince-Edouard, 2397
Discours du trône, 570

North American Trust Co., 1118, 1154

Opium (Loi de l'), 1093

Opium et drogues narcotiques, 2314, 2949, 3061

Orateur (M. l') (L'hon. Edgar N. Rhodes):
Allégation de faits interdite dans une question, 591
Démission de députés, 4410
Démission de sir Herbert B. Ames, 1023
Représentation de Saint-Antoine, 592
Démission de sir Th. White, 1654
Présentation du fauteuil de la présidence, 3748
Radiation de lettres fantaisistes, 3317

Orateur suppléant (M. l') (M. G.-H. Boivin):
Présentation du fauteuil de la présidence, 3751

Owens, (T. P.), décédé, éloge, 266

Pacaud (Lucien-Turcotte) (Mégantic):
Achats de la Belgique, 752
Crédit à la Belgique, 1023
Prêt à la Belgique, 592
Budget (Discussion du), 3401
Vapeur "Canadian Ranger", 1414

Pacifique-Canadien:
Concessions de terres, 2875
Droits relatifs à la rivière Belly, 2995

Papier (Fabricants de), 2146

Papineau (Louis-Joseph) (Beauharnois):
Ameublement du Parlement, 2241
Dépenses de guerre, 2240
Guide postal, 1380
Navires du Nord-Canadien, 1379
Staples (W. D.), 3316

Parc Saint-Charles, 4642

Pardee (Frederick Forsyth) (Lambton-Ouest):
Budget (Discussion du), 3555
Code criminel, 3958, 3968
Discours du trône, 490
Douanes et accise, 4503
Lac des Bois, 4240
Loi de l'immigration, 3887
Loi du Service civil (1918), 2893
Ports et rivières, 4038
Représentation au Parlement, 1356
Service naval, 4078
Transports par voie du Saint-Laurent, 760

Parent (Georges) (Québec-Ouest):
Acheteur pour les Travaux publics, 2735

Parent (Georges)—*Suite.*
Canal de la Trent, 2669
Canaux de la Trent et Welland, 3043
Combustible, 4317
Chemins de fer (Commission fédérale des), 3069
Conseil des recherches scientifiques, 2948
Correspondance relative au réseau national, 1538
"Dominion Shipbuilding and Repairing Co.", 3480
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2818
Epizooties, 1073
Expositions agricoles, 1270
Forces hydrauliques (Directeur des), 1377
Fortifications de Québec, 992
Immigration chinoise, 3890
Immigration (Loi de l'), 3883
Inspection du gaz, 623
Martigny (A. Lemoyne de), 3823, 4066
Naufrages (Enquête sur les), 2034
Postes (Employés des), 989
Postes (Loi des), 2168
"Prince Rupert Dry Dock Engineering Co.", 3480
Québec (Victimes des troubles de), 1539
Ressortissant canadien, 797
Rotonde de Sainte-Foye, 859, 989
Routes (Grandes) Commission des, 3076
Saint-Augustin (Gare de), 712
Service ferroviaire, 588
Service naval, 4070
Services des signaux, 2046
Stations agronomiques (Employés des), 955
Station de Charny, 1537
Suppression de trains, 1026
Tarif douanier de 1907, alcool, 3766
Traitement du personnel de la milice, 2287
Unions ouvrières catholiques, 1682

Parlement:
Ameublement, 2241
Description, 1202
Inscription sur la tour, 4616

Pêche:
Acheteur du dépt. des Pêcheries, 2239
Inspection du poisson, 2231
Pêche au saumon, 1413
Pêche dans la baie de Missisquoi, 584
Permis de pêche, 2151, 2558, 4411
Piscifactures, 2234, 4096
Poisson des Etats-Unis, 615
Recherches scientifiques, 2237

Peck (Cyrus Wesley) (Skeena):
Burnham (Le docteur), 1562
Commissariat à Londres, 2489

Peck (Cyrus Wesley)—*Suite.*
Construction maritime (Programme de), 1967
Equipement, 2359
Rivières Stikine et Dease, 1160
Solde d'état-major, 2843
Traitement du personnel de la milice, 2343
Voyages des ministres et fonctionnaires, 857

Pedlow (Isaac Ellis) (Renfrew-Sud):
Acheteurs du dépt de la Marine, 2239
Air (Commission de l'), 3842
Construction maritime (Programme de), 2001
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 742, 775, 781
Canal de la Trent, 2661
Personnel du dépt des Chemins de fer, 1696
Douanes et accise, 3864, 4461
Edifices parlementaires, 4054
Fête de l'armistice, 3833
Gendarmerie à cheval, 2534
Immigrants polonais, 985
Inspection du gaz, 627
Inspection du poisson, 2231
Lignite (Commission du), 4571
Marchandises allemandes (Paiement de), 754
Milice (Traitement du personnel de la), 2289, 2338
Pénitenciers, 1135
Piscifacture, 2236
Postes (Traitement du personnel des), 4598
Primes à la fabrication de la toile, 1430
Protections politiques (Régime des), 833
Quai de Pembroke, 4608
Question de privilège, 754
Réintégration des soldats, 4112
Retraite des fonctionnaires, 2540
Revenu spécial de guerre, 3803, 4016
Service naval, 4077
Tarif douanier de 1907, 3762, 3779, 3998

Pelletier (François-Jean) (Matane):
Discours du trône, 390
Ports et rivières, 4052
Station d'Amqui, 1203
Stations expérimentales à Matane et à Causapscal, 968

Pénitencier (Loi des), 4032

Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 589

Pensions d'invalidité, 1262

Pensions aux anciens fonctionnaires civils, 3963

Pensions, formules françaises, 986

Pensions militaires, 647

Pension pour la mère du sergent major Brunelle, 1554

Personnel:
Assemblées de fonctionnaires, 3478
—de la Chambre, 2740
(Classement du), 4318
Commissions créées, 592
De l'Imprimerie, 1158, 1379
Fonctionnaires civils, 622
Fonctionnaires congédiés, 592
Fonctionnaires démobilisés, 3589
—de l'Intérieur, 1360
Jours de congé, 1416
Indemnité de vie chère, 988, 1202, 1260, 1381, 1659, 2075, 2145, 2154, 3143, 3590
Liste du service civil, 1380
Retraite des fonctionnaires, 751, 988, 2538, 2874, 4332, 4616
Service public fédéral, 622
Sous-ministres d'Etat, 592
Vétérans, 3316
Vie chère, 921

Port d'Armes (Loi relative au), 2425

Postes:
Bonaventure et Gaspé (Service de courrier dans), 591
Bureau d'Edmunston, 3479
—de Pierreville, 2679, 3264
—de Saint-Jean, 590
—de Toronto, 751
Bureaux de poste (Statistique des), 1263
Courrier de Sainte-Rose-de-Watford, 3264
Courrier entre White-Horse et Dawson, 2741
Emplois réguliers aux vétérans, 985
Employés des postes, 989
Fêtes catholiques, 2680
Guide postal, 1380
Hôtel des postes de Montréal, 619
Inspecteurs à Québec, 3480
Loi des postes, 2167
Ministre des Postes, 1380
Pensions de certains directeurs, 580
Permanence d'anciens combattants, 713
Personnel, 3832
Postes (Loi des), 1655
Poste rurale, 620, 986
Promotions, 1710
Service extérieur, 4600
Services postaux, 986
Société de secours mutuels, 580
Traitement du personnel, 4586

Power (Charles Gavan) (Québec-Sud).
Agitateurs étrangers, 924
Ashley (Le sergt T.), 3144
Assurance des soldats démobilisés, 645, 4426
Burnham (Le docteur), 1561
Burnham (Le lieut-colonel), 591
Canaux de la Trent et Welland, 3036
Cantines (Fonds des), 2241
Chemins de fer (Personnel du dépt des), 1706
Chômage, 584
Citadelle de Québec, 1474
Collège Loyola, 583
Construction maritime (Programme de), 2007
Cour de vice-amirauté, 1110
Discours du trône, 103
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2812
Equipement, 2358
Films cinématographiques, 615
Formules françaises, 986
Fortifications de Québec, 989
Immigration, 587
Inspection d'armes et munitions, 2836
Loi électorale, 313
Loi du service civil, 2834, 2933, 4554
Loi sur la tempérance, 4452
Milice (Traitement du personnel de la), 2285, 2329
Nationalité canadienne, 2079
Parlement d'Irlande, 619
Pensions aux anciens fonctionnaires civils, 3963
Pensions militaires, 647, 4436, 4439
Protection des forêts, 4566
Québec (Port de), 1300
Québec (Victimes des troubles de), 1545
Seferovitch (Le capitaine), 621
Service maritime et fluvial, 2032
Services des signaux, 2045
Solde d'état-major, 2843
Troupe permanente, 2851

Preuve (Loi de la), 3375

Prévost (Jules-Edouard) (Terrebonne):
Budget (Discussion du), 3485
Hansard (Publicité du), 2269, 2274
Pension de directeurs de la poste, 580
Recensement, 712
Société des nations, 589, 1262
Subventions aux grandes routes, 2427
Transcontinental national, 589
Voirie de Québec, 2145

Prisons (Loi des), 1093

Procédure parlementaire, 1242

Prorogation, 4650

Proulx (Edmond) (Prescott):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 783
Buckley (Charles P.), 988
"Canadian Bar Association", 1120
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 608
Commission canadienne d'aviation, 987
Cooper (Le colonel John A.), 713
Crédits à la Roumanie, 2396
Dépassements de crédit, 750
Fournitures de sable, 615
Hôpitaux militaires, 714
Immigration (Suspension de), 1388
Indemnité de vie chère, 2162
Industrie laitière, 4513
Liste du service civil, 1380
Loi électorale, 4313
Loi des juges, 1607
Loi des postes, 2168
Martigny (A. Lemoyne de), 3825
Régime des protections politiques, 847
Revenu spécial de guerre, 3797
Routes (Commission des grandes), 4360
Unions ouvrières catholiques, 1683

Québec (Citadelle de), 1474
—(Victimes des troubles de), 1539

Quebec Steamship Co., 3058

Question de privilège, 660

Recensement (Agents et commissaires), 712, 752, 2144, 3316, 4031, 4173

Recherches industrielles et scientifiques, 2619, 2743, 2944, 4627

Réclamations de guerre, 1861

Redman (Daniel Lee) (Calgary):
Combustible (Sources de), 1282
Primes à l'industrie du pétrole, 1451
Subventions aux grandes routes, 1862

Tobin (W. J.), 1160

Reid (L'hon. John Dowsley) (ministre des Chemins de fer):
Agents du chemin de fer Québec-Saguenay, 713
Agents de trains, 1380
Arbitrage du Grand-Tronc, 1157
Atelier de ch. de fer à Saint-Hyacinthe, 2875
"Atlantic-Quebec and Western", 587
Billets du Dominion, 614
Brecken (Charles P.), 988
Canal de Soulanges (Chemin du), 590
Canal de la Trent, 2660, 3006
Canal de Welland, 3013
Cantley (Thomas), 1537

Reid (L'hon. John Dowsley)—*Suite.*
Cantonniers de l'Intercolonial, 2074
Chemins de fer et Canaux (Rapport des), 714
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1007, 2678
Chemins de fer nationaux, 584, 586, 923, 1157, 4640
—(Direction des), 1158
—(Documents relatifs aux), 2831
—(Dossier des), 1025
—(Employés des), 2395
—(Exposé annuel des), 1027
—(Personnel des), 1893
—(Salaires des employés des), 1710, 1775, 1795
—(Service des trains des), 3963
—(Trafic-voyageurs des), 2427
Ch. de fer nationaux à Saskatoon, 3144
Ch. de fer nationaux et Gaspé, 2677
Services des trains dans Gaspé, 2677
Chemin de fer de Gaspé, 984
Chemin de fer Québec-Saguenay, 984
Ligne Richmond-Québec, 986
Chemin de fer Saint-Jean et Québec, 855, 1537, 2076, 2201
Ch. de fer de l'Île de Vancouver, 3479
Commission fédérale des ch. de fer, 3068
Conducteur des ch. de fer, 583
Destitution de chefs de train, 1657
"Dominion Iron and Steel Co.", 1261
Exploitation des chemins de fer, 1026
Fourniture de glace, 985
Fourniture de sable, 615
Grand-Tronc, 620
Grand-Tronc (Direction du), 714
—(Employés du), 986
—(Emprunts du), 620
—(Exploitation du), 1159
—(Réseau du), 857
—(Terminus du), 1416
Hornepayne (Division de), 1660
Hôtel Fort-Garry, 1379
Immigrants polonais, 985
Immigration (Service d'), 1157
Incendies de forêts, 4407
Intercolonial (Employés de l'), 1590
Intérêts garantis par les provinces de l'Ouest sur les ch. de fer, 2995
Lévis (Expropriation d'un terrain à), 1890
Locomotives de manœuvre du réseau National, 3964
Locomotives du Transcontinental, 985
Marcil (Louis-T.) et (Joseph), 2995
Marine commerciale, 924
Marine marchande, 582, 711, 923
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1811
"Montreal Locomotive Co.", 712
Nord-Canadien (Ch. de fer), 620

Reid (L'hon. John Dowsley)—*Suite.*
—(Fonctionnaire du), 2995
—(Navires du), 1380
Pensions d'invalidité, 1262
Personnel du dépt. des ch. de fer, 1690
Points divisionnaires, 589
Ponts, 590
Prêt aux ch. de fer de l'Etat, 3090, 4193, 4355, 4383
Poteaux de cèdre, 1157
Prix des rails, 1893
"Quebec Oriental Ry.", 587
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 4604
Rodrigue (Didace), 3264
Rotonde de Sainte-Foye, 989
Route de Hamilton à Brantford, 3641, 3964
Routes (Commission des grandes), 3075, 4360
—(Loi des), 1264
—(Subvention des), 1862, 2427
Saisie de spiritueux, 713
Saint-Alexis (Gare de), 2427, 3641
Saint-Augustin (Gare de), 712
Service de ch. de fer entre Bonaventure et Gaspé, 587
—Campbellton et Cross Point, 587
—du Québec Oriental à l'ouest de Québec, 587
—entre Québec et Shawinigan, 588
—Québec et Winnipeg, 583
Station de Charny, 1537
Statistique des ch. de fer, 3479
Suppression de trains, 1026
Surveillants du service de la traction, 1710
Tarif douanier (Enquête sur le), 3108
Trans-National, 589
Transport de marchandises, 1656
Transport par voie du Saint-Laurent, 707
Vérificateur, 1159
Voirie (Subventions pour la), 581, 2145
Voirie d'Ontario, 4318
Voirie de l'Ile du Prince-Edouard, 2397
Voirie de Québec, 2145, 2396
Vol de liqueurs, 1158
Wagons à marchandises, 582

Reid (John Flaws) (Mackenzie):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 734
Bétail vivant, 1150
Briquetterie de lignite, 688
Budget (Discussion du), 3445
Canaux de la Trent et de Welland, 3040
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1013
Chemins de fer de l'île de Vancouver, 3479
Chemins de fer nationaux, 584

Reid (John Flaws)—*Suite.*
Commission du blé, 2164, 2206
Discours du trône, 337
Distribution d'animaux, 1263
Edifices parlementaires, 4055
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2825
Entrepôts frigorifiques, 1063
Fusil Ross, 2838
Immigration (Dépenses relatives à l'), 2996
—(Personnel de l'), 3119
Impôt sur les ventes (Perception de l'), 2558
Indemnité de vie chère, 2157
Loi du service civil (1918), 2931
Obligations de l'Etat, 2875
Opium et drogues narcotiques, 2317
Pensions militaires, 4435
Ports (Dépenses aux différents), 4180
Protections politiques (Régime des), 839
Ressources naturelles du Nord-Ouest (Cession des), 2592
Taxe sur les ventes en avril 1921, 3891
Télégraphe et téléphone, 4038

Représentation de Maisonneuve et de Gaspé, 4508

Représentation proportionnelle, 1564

Ressortissant canadien, 661

Ressources naturelles du Canada, 859
—du Nord-Ouest, 2571

Restaurant du Parlement, 2073

Revenu de l'intérieur, 2297, (Loi), 3785
(Percepteur, Saint-Hyacinthe), 3965
(Taxes de luxe), 615

Riddell (Le juge), 1536

Rinfret (Fernand) (Saint-Jacques):
Assurances (Cie d'), 621
Boucher (Mme), 2679
Budget (Discussion du), 3709
Bureaux de poste (Statistique), 1263
Conférence des premiers ministres, 2732
Conseil des recherches scientifiques, 2946
Construction maritime (Programme de), 1940
Décorations étrangères, 1159
Discours du trône, 124
"Dominion Iron & Steel Co." (Contrat avec la), 750
Douanes (Evaluation aux), 750
Droits d'auteur, 3896
Emprunts et impôt, 590
Guiteau (Abel), 690
Immigration, 1399
Importations d'Allemagne, 713, 857

Rinfret (Fernand)—*Suite.*
Impôt sur le revenu (1920), 2875, 3479
Marchandises allemandes, 1381
Marine royale canadienne, 2154
Revenu de l'intérieur (Bureaux du), 1861
Revenu spécial de guerre, 4015
Service naval, 4090

Robb (James Alexander) (Châteauguay-Huntingdon):
Agents commerciaux, 1252
Arbitrage du Grand-Tronc, 2616
Budget (Renseignement sur le), 4130
Canal de la Trent, 2663
Chambre (Réforme du Sénat et de la), 672
Chemins de fer (Personnel du dépt des), 1697
Commerce avec les Antilles, 1300
Commission du blé, 2163
Conférence internationale industrielle, 2199
Conférence internationale du commerce, 2075
Convention franco-canadienne, 622
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2826
Election partielle, 2199
Erable (Produits de l'), 2612
Immigration, 1395
Immigration (Politique d'), 2646
Indiens du Nouveau-Brunswick, 4574
Indiens d'Ontario et Québec, 2220
Loi des juges, 1601
Loi du service civil, 2833
Margarine, 3819, 3911
Marine marchande, 1309
Postes, 859
Primes à la fabrication de la toile, 1436
Produits laitiers, 3820
Réserves indiennes, 2217
Revenu spécial de guerre, 3804
Tarif douanier de 1907, alcool, 3765, 3796
Tarif, relèvement des droits, 612
Téléphones électriques réunis de Québec, 3478

Rodrigue (Didace), 3263

Ross (Duncan Campbell) (Middlesex-Ouest):
Discussion du budget, 3590
Commission fédérale des ch. de fer, 3071
Inspection du gaz, 635
Quai flottant, Princess-Creek, 4040
Service des Indes occidentales, 1526
Sources de combustible, 1283

Roumanie (Crédits), 578, 580, 592

Routes (Loi des bonnes), 1264

Rowell (L'hon. Newton Wesley) (secrétaire d'Etat):
Conférence des premiers ministres, 2702
Convention de commerce avec les Antilles, 2307
Contribution du Canada à la Société des nations, 2409
Cour de justice internationale, 2776
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2445
Société des nations, 113

Savard (Edmond) (Chicoutimi-Saguenay):
Construction maritime (Programme de), 2015
Discours du trône, 568
Douane de Chicoutimi, 714
Douane de Rimouski, 857
Quai de Chicoutimi, 988
Service Malbaie-Tadoussac, 1865

Scott (M. le chanoine), 614

Scott (Frank Stewart) (Waterloo-Sud):
Discours du trône, 332

Seferovitch (Le capitaine), 621

Séguin (Paul-Arthur) (L'Assomption-Montcalm):
Budget (Discussion du), 3727
Bureau de poste de Pierreville, 2679
Construction maritime (Programme de), 1960
Fêtes religieuses, 1535
Impôt (L') sur le revenu et le français, 2679
Remboursement de sommes payées, 858
Stations agronomiques, 938
Station expérimentale de l'Assomption, 967

Sénat:
Conférence au sujet de la loi des juges, 4121
Modification de la loi du Sénat et de la Chambre des Communes, 600
Représentation de la Saskatchewan au Sénat, 2620

Service à vapeur Malbaie-Tadoussac, 1863

Service civil:
Bureau d'appel, 2874
Loi de 1918, 2740, 2830, 2832, 4323, 4344, 4531, 4649
Réorganisation, 2678

Services publics (Nomination dans les), 586

Sexsmith (John Albert) (Peterborough-Est):
Canal de la Trent, 3012

Sexsmith (John Albert)—*Suite.*
Industrie laitière, 4513
Représentation proportionnelle, 1564
Commission des grandes routes, 3083, 4374
Stations agronomiques, 975

Shaughnessy (Lord) (Proposition de,) 2555

Shaw (Hugh Murray) (Macleod):
Discours du trône, 392
District judiciaire de Macleod, 2395
Réserve des Indiens du Sang, 1859

Sheard (Charles) (Toronto-Sud):
Discours du trône, 261

Sheridan (John), 2673

Simpson (Thomas Edward) (Algoma-Ouest):
Ressources naturelles du Canada, 891
Revenu spécial de guerre, 3803

Sinclair (John H.) (Antigonish et Guysborough):
Achats de bestiaux, 1660
Aéroplanes au camp Borden, 1861
Commission de l'air, 3845
Arbitrage du Grand-Tronc, 2520
Assurance sur la vie des démobilisés, 4429
Auditeur général (Rapport de l'), 612, 933
Billets du Dominion, 1415, 1476
Canal de la Trent, 2664
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 605
Chasse du Nord-Ouest, 4568
Ch. de fer nationaux, 4639
Ch. de fer Saint-Jean à Québec, 2201
Classement du personnel, 4318
Comité de publication, 4631
Construction maritime, 1899, 2131
Construction de navires, 1767
Convention de commerce avec les Antilles, 2310
Convention commerciale avec la France, 2182
Cour de justice internationale, 2775
Discours du trône, 367
Dragage, 4042
Droits d'auteur, 3901
Edifices parlementaires, 4053
Edifices publics (Loyers), 4155
Edifice publics (Garde, etc.), 4152, 4161
Edifices publics, Nouveau-Brunswick, 2862
Edifice de la douane à Toronto, 3832
Fonctionnaires temporaires, 4126
Fourniture de la glace, 985
Hygiène publique, 3190
Immigration (Dépenses générales de l'), 4188

Sinclair (John H.—*Suite.*
Indiens du Nouveau-Brunswick, 4575
Livres bleus, 1520
Loi électorale, 3149
Loi des postes, 2171
Margarine, 3912
Marine commerciale, 3143
Marine marchande, 714, 923, 1473
Murray (G. M.), 2677
Naufrages (Enquête sur les), 2035
Obligations de la Victoire, 1656
Papier-monnaie, 1023
Pêcheries, 4096
Pensions militaires, 4436
Pellicules cinématographiques, 1253
Pénitenciers, 1138
Pisciculture, 4097
Ports (Dépenses aux différents), 4178
Ports et rivières, 4049
Postes (Traitement du personnel), 4593
Prêt aux ch. de fer, 4224, 4393
Quai flottant, Princess-Creek, 4040
Québec (Victimes des troubles de), 1552
Redevances imposées aux navires canadiens, 714
Ressources naturelles, 1369
Retraite des fonctionnaires, 2541, 4337
Revenu spécial de guerre, 4015
Sentence arbitrale, 2241
Service de l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1530
Service des Indes Occidentales, 1524
Service naval, 4073
Services des signaux, 2046
Tarif des douanes de 1907, 3761, 4001
Transports de marchandises, 1656
Travaux publics (Traitement du personnel des), 4142
Vapeur "Beaver", 1710
Vapeur "Canadian Gunner", 1413
Vapeur "Canadian Otter", 1414
Vapeur "Canadian Sapper", 751
Vapeur "Canadian Voyageur", 1413
Vapeur "Recruit", 1413

Sinclair (John Ewen) (Queen) (I.-P.-E.):
Bétail vivant, 1150
Budget (Discussion du), 3528
Ch. de fer Nationaux, 4638
Construction maritime (Programme de), 2122
Dragage, 4043
Expositions, 4191
Graines de semence (Contrôle des), 4585
Industrie laitière, 4514
Ports (Dépenses aux différents), 4181
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 4604
Santé des animaux, 4578

Sinclair (John Ewen)—*Suite.*
Service extérieur des Postes, 4600
Stations agronomiques, 978

Smith (Sydney), 1264

Smith (L'hon. William) (Ontario-Sud):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 719
Importation d'œufs, 582
Margarine, 3954

Snider (Enquête du juge), 1661, 2074, 2496, 2996, 3264, 3757, 3821, 3965, 4506, 4524

Société des nations, 589, 617

Spinney (L'hon. Edgar Keith) (Yarmouth-et-Clare):
Loi du Service civil, 2740, 2830, 2832, 4344, 4553
Retraite des fonctionnaires, 4338

Spiritueux (Importations de) en Saskatchewan, 857

Stacey (Frank Bainard) (Fraser Valley):
Autorisation de siéger dans l'une ou l'autre Chambre, 1190
Discours du trône, 144
Retraite des fonctionnaires, 4334

"Standard" (Accusations du), 592

Staples (W. D.), 3316

Statistique (Loi de la), 3818

Steele (Michael) (Perth-Sud):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 748, 774
Combustible, 1275, 2073, 4317
Fonctionnaires civils, 622
Grèves au Canada, 583
Immigrants renvoyés, 1659
Loi électorale, 314
Martigny (A. Lemoyne de), 3829
Représentation proportionnelle, 1586
Retraite des fonctionnaires, 2549
Routes (Commission des grandes), 3087
Travaux de la Chambre, 4031
Typhus, 660

Stein (Adolphe) (Kamouraska):
Bétail vivant, 1149
Discours du trône, 564
Ferme expérimentale de Kamouraska, 969
Juges dans les causes de faillites, 1109
Loi des faillites, 2966
Martigny (A. Lemoyne de), 3775, 3821, 4064, 4167
Publicité des rapports de l'Agriculture, 1099

Stevens (Henry Herbert) (Vancouver-Centre):
Budget (Discussion du), 3676
Chambre (Modification de la loi du Sénat et de la), 603, 666
—(Séances de la), 1871
Commission impériale, 2214
Construction maritime (Programme de), 2135
Construction de navires, 1759
Discours du trône, 219
Immigration (Politique d'), 2648
Inspection du gaz, 635
Loi des chemins de fer, 1260
Loi de tempérance, 753
Martigny (A. Lemoyne de), 4267
Nagle et Wigmore (Société), 3131
Opium et drogues narcotiques, 2949
Ports et rivières, 4038
Sixième provisoire, 2068
Tarif douanier de 1907, sucre, 3760

Stewart (M.), 2074

Stewart (R. A.), 2394

Stewart (Thomas Joseph) (Hamilton-West):
Code criminel, 3976
Commission des grandes routes, 3080

Stewart (John A.) (Lanark):
Douanes et accise, 4475
Loi du Revenu de l'intérieur, 3789
Martigny (A. Lemoyne de), 3825
Retraite des fonctionnaires, 4335

Sutherland (Donald) (Oxford-Sud):
Alderson (Geo. B.), 2321
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 723, 781
Bétail ((Inspection du), 945
Budget (Discussion du), 3643
Dossier inexact et incomplet, 2301
Edifices parlementaires, 4056
Epidémies et insectes nuisibles, 1052
Epizooties, 1075
Immigration, 1401
Industrie laitière, 4512
Inspection du gaz, 625
Lac des Bois, 4284
Margarine, 3933
Primes à la fabrication de la toile, 1428
Publicité des rapports de l'Agriculture, 1100
Revenu spécial de guerre, 3807
Routes (Commission des grandes), 4373
Santé des animaux, 4580
Stations agronomiques, 974

Tappert (Rev. M. N.), 1710

Téléphones électriques réunis de Québec (Cie des), 3478, 4166

Tempérance (Loi de), 753, 3962, 4121, 4320, 4444
—(Loi Scott), 3643

Terres fédérales (Fonctionnaires), 2122

Territoires du Nord-Ouest (Loi des), 4173

Thompson (Thomas Henry) (Hastings-Est):
Industrie laitière, 4512

Thompson (Alfred) (Yukon):
Loi du service civil, 4552
Recherches scientifiques, 2753
Représentation proportionnelle, 1590
Ressources naturelles du Canada, 870
White Horse et Dawson (Courrier entre), 2741

Thomson (Levi) (Qu'Appelle):
Agents commerciaux, 1519
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 731, 732, 737
Billets et or, 1261
Budget (Discussion du), 3366
Canaux de la Trent et de Welland, 3042
Code criminel, 3957, 3974
Commission des grains, 1493
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2110
Discours du trône, 353
Douanes et accise, 3869, 4489
Drawbacks des manufacturiers, 2427
Expositions agricoles, 1269
Loi électorale, 3149, 4293
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2388
Représentation proportionnelle, 1570
Représentation au Parlement, 1347
Revenu spécial de guerre, 3806
Services des cadets, 2352
Transports par voie du Saint-Laurent, 768

Tilley (W .N.) (C.R.), 1024

Tobin (W. J.), 1160

Tobin (Edmund William) (Richmond et Wolfe):
Anderson (A. H.), 752
Arbitrage du Grand-Tronc, 1157
Black (A. H.), 752
Brackenbury (G. R.), 752
Douglas (H. S.), 752
Formules d'impôts, 1264
Employés du Grand-Tronc, 986
Réseau du Grand-Tronc, 857
Employés de l'Imprimerie, 1379

Tobin (Edmund William)—*Suite.*
Indemnité de vie chère, 1659
Ligne Richmond-Québec, 986
Poste rurale, 986
Soldats démobilisés, 857
Voirie de Québec (Aide à la), 2396

Tolmie (L'hon. Simon Fraser) (Victoria) (C.-A.):
Achats de bestiaux, 1660
Affaires indiennes, 2220
Agriculture (Publicité des rapports de l'), 1098
Animaux (Produits alimentaires pour), 1660
Animaux atteints de maladies contagieuses, 2077
Appointements, 4585
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 739
Bétail vivant, 1142
Boîtes à fruits, 4176
Briquetterie de lignite, 688
Budget (Discussion du), 3706
Bureau impérial des ressources minérale, 4570
Chasse du Nord-Ouest, 4078
Commissaire indien, 985
Commission impériale, 2213
Commission du lignite, 4571
Concessions de homesteads, 2558
Concession hydraulique de la rivière au Lait, 2146
Concessions pétrolifères, 689
Concession de terres, 2875
Denrées alimentaires, 1378
Distribution d'animaux, 1263
Droits relatifs à la rivière Belly, 2995
Elevage de l'antilope, 1160
Entrepôts frigorifiques, 1061
Epidémies et insectes nuisibles, 1049
Epizooties, 1071, 2994, 3063
Expositions agricoles, 1273
Fléau de sauterelles, 856
Formules françaises, 986
Fourrages pour le bétail, 2741
Graham (A. M.), 2672
Indiens du Nouveau-Brunswick, 4573
Industrie laitière, 1059, 4508
Inspection du bétail, 946
Inspection de fruits, 1064
Loi des produits alimentaires, 987
Margarine, 3924, 3966
Oiseaux migrateurs (Convention relative aux), 2943
Parcs nationaux, 4567
Permis de pétrole et de gaz, 752
Personnel de l'Intérieur, 1361
Placement agricole des soldats, 690
Protection des forêts, 4566

Tolmie (L'hon. Simon Fraser)—*Suite.*
Réserves indiennes, 2216
Réserve des Indiens du Sang, 2426, 2673
Santé des animaux, 4578
Service géologique, 2193
Sheridan (John), 2673
Stations agronomiques, 958, 1157
Station expérimentale de l'Assomption, 968
Tobin (W. J.), 1160
Troupeau de guerneseys, 2740

Traduction des discours français, 755

Trahan (Arthur) (Nicolet):
Conférence financière internationale, 1265
Congé de l'Ascension, 2830
Discours du trône, 230
Impôt sur le revenu, 2680
Loi du service civil, 4556
Revenu et dépenses, 2673
Rodrigue (Didace), 3263

Traité franco-canadien, 593

Travail:
Grèves, 583
Conférence internationale industrielle, 2199
Conférence des métiers, 1534
Travail (Ministre du), 4617
Question ouvrière, 4619

Travaux publics:
Acheteur, 2735
Chambre des communes (Salle des séances), 1095
Collège Loyola, 583
Dragage, 4041
Drague "Internationale", 2242, 2539
Edifices du Parlement, 4052, 4130, 4411
Edifices publics, Nouveau-Brunswick, 2862
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse, 2791
Edifices publics, 4161
Edifices publics (Garde, etc., des), 4151
Edmonton (Bureau de l'ingénieur à), 4615
"Foundation Co.", de Montréal, 4411
Halifax (Bassin de radoub d'), 581
Galerie nationale, 2739
Imprimerie (Annexe à l'), 1415
Ingénieur, 2736
Inscription française sur la colonne à l'entrée du Parlement, 582
Lieux historiques, 4612
Loyers d'édifices publics, 4154
Malbaie, 619
Ponts et chaussées, 4045
Ponts de l'île Perrot, 619
Pont reliant Montréal à la rive Sud, 2260
Pont roulier, 588
Ports et rivières, 4038, 4049
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, 4164

Travaux publics—*Suite.*
Port de Saint-Jean, 1415, 4157
Quai flottant de Boswell, 4036
Quai flottant de Princess-Creek, 4040
Quai de Chicoutimi, 988
Quai de Pembroke, 4608
Quai de Saint-Michel, 989
Quai de Saint-Valier, 987
Quai de Sandy-Beach, 987
Service des quais et ponts (Kingston), 4033
Prince-Rupert (Achat d'un terrain à), 985
Prince-Rupert (Edifice public à), 581
Rivières Stikine et Deace, 1160
Routes (Grandes) de la Matapédia, 2558
Saint-Romuald (Bureau de poste de), 619
Sénat (Peintures du), 580
Téléphone de Berthierville, 1261
Télégraphe et téléphone (Lignes de), 4037, 4612
Toronto (Edifice de la douane à), 3832
Traitement du personnel, 4139
Victoria (Cale sèche à), 579

Turgeon (Onésiphore) (Gloucester):
Achats de ch. de fer, 4408
Budget (Discussion du), 3505
Chemins de fer nationaux, 4640
Construction maritime (Programme de), 1996
Discours du trône, 148
Indemnité de vie chère, 2159
Prêt aux ch. de fer de l'Etat, 3092
Protections politiques (Régime des), 843
Revenu spécial de guerre, 3803
Transports par voie du Saint-Laurent, 762
Veniot (L'hon. M.), 3800

Tweedie (Thomas Mitchell March) (Calgary-Ouest):
Budget (Comité permanent du), 2254
Code criminel, 3987
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse), 2798
Epizooties, 1085
Inspection du gaz, 636
Loi des juges, 1602
Loi du service civil (1918), 2936
Loi sur la tempérance, 4448
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1829
Martigny (A. Lemoyne de), 3825
Opium et drogues narcotiques, 2956
Pensions militaires, 653
Représentation canadienne aux Etats-Unis, 2463
Ressources naturelles du Nord-Ouest (Cession des), 2601

Vacances de sièges (Yamaska, Sunbury, York-Ouest), 659

Veniot (L'hon. M.), 3747, 3775, 3800

Verville (Alphonse) (Saint-Denis):
Crédits pour les sans-travail, 2678
Prêt aux gouvernements provinciaux, 4625
Question ouvrière, 4622
Taxe sur le revenu, 582

Victoria (Fête de), 3590, 3757, 3798

Vien (Thomas) (Lotbinière).
Agents commerciaux, 1247
Bétail vivant, 1149
Bureau de poste de Pierreville, 3480
"Canadian Bar Association", 1120
Canal de la Trent, 2660, 3010
Canal Welland, 3013
Canaux de la Trent et Welland, 3037
Chemins de fer et canaux (Rapports des), 713
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1011
Chemins de fer (Conducteurs de), 583
Chemins de fer nationaux canadiens, 1157
Chemin de fer (Service de), 583
Commerce avec la Russie, 1096
Commission du blé, 2207
Commission des grains, 1487
Cour de vice-amirauté, 1108
Destruction de documents, 598
Discours du trône, 441
Droits d'auteur, 666
Edifice du Parlement, 4136
Edifices publics, 4163
Emprunts domestiques, 580
Expositions agricoles, 1267
Fonctionnaires congédiés, 592
Fortifications de Québec, 991
Grain canadien, 621
Grand-Tronc (Direction du), 714
Inscription française sur la colonne à l'entrée du Parlement, 582
Liquidations, 2206
Marine marchande, 582
Marine et ch. de fer de l'Etat, 1819
Marine (Renseignements sur la), 1474
Pénitenciers, 1125
Points divisionnaires, 588
Ports (Dépenses aux différents), 4178
Prêt aux ch. de fer, 4196
Primes à la fabrication de la toile, 1439
Quais de Lotbinière, 2670
Recherches industrielles et scientifiques, 1469
Réintégration des soldats, 4118
Représentation de Maisonneuve et Gaspé, 2371
Ressortissant canadien, 790
Revenu spécial de guerre, 3802
Sous-ministres d'Etat en 1910, 592

Vien (Thomas)—*Suite.*
Stations agronomiques, 960
Terres fédérales (Fonctionnaires des), 2122
Veniot (L'hon. M.), 3778
Wagons à marchandises, 582

Voirie:
Commission des grandes routes, 3075, 4356
Route Hamilton-Brantford, 3964
Subventions aux grandes routes, 581, 1861, 2145, 2427
Voirie d'Ontario, 4318
Voirie de l'Ile du Prince-Edouard (Aide à la), 2397
Voirie de Québec, 2145, 2396

White (William Henry) (Victoria) (Alta):
Bétail canadien en Grande-Bretagne, 720
Budget (Discussion du), 3597
Convention commerciale avec les Etats-Unis, 2117
Discours du trône, 561
Fourrages pour le bétail, 2741
Gendarmerie à cheval, 2536
Loi électorale, 4301
Loi de l'immigration, 3887
Placement agricole des soldats, 689
Prêt aux ch. de fer, 4391
Réserve des Indiens du Sang, 1859, 2144, 2426
Terres (Concession de) au Pacifique-Canadien, 2875

White (Sir Thomas), 784, 1654, 1655

Whitley (Conseils), 2874

Wigmore (Rupert Wilson) (ministre du Revenu de l'Intérieur):
Bureaux du revenu de l'Intérieur, 1861
Commission du commerce, 617
Dépenses aux différents ports, 4177

Wigmore (Rupert Wilson)—*Suite.*
Douanes et accise, 3847, 4458
Douane de Chicoutimi, 714
Douane de Rimouski, 857
Drawbacks des manufacturiers, 2427
Evaluation aux douanes, 750
Exportation de pommes, 1537
Exportations de spiritueux, 857
Importations, 618
Importations d'Allemagne, 713, 857
Monnaies étrangères, 1159
Nagle et Wigmore (Société), 3131
Perception de l'impôt sur les ventes, 2559
Perception du revenu à Saint-Hyacinthe, 3965
Poisson des Etats-Unis, 615
Retraite des fonctionnaires, 2552, 4180
Service naval, 4087
Tabac, 1264
Taxe sur les autobus, 619
Taxe de luxe, 616

Wilson (Le juge), 1658

Wilson (James Robert) (Saskatoon):
Commission des grandes routes, 4374
Immigration, 1405
Impôt sur le revenu, 4417

Wilson (Gordon Crooks) (Wentworth):
Commission des grandes routes, 4356
Route Hamilton-Brantford, 3641, 3964
Télégramme à M. Biggs, 4579
Voirie d'Ontario, 4319

Wright (H. O.) (Battleford):
Budget (Discussion du), 3625
Discours du trône, 523
Indemnités de vie chère, 988
Subventions des grandes routes, 1861

Young et Griffenhagen, 589